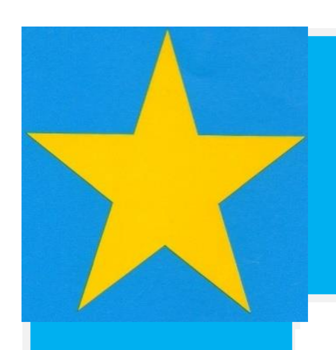


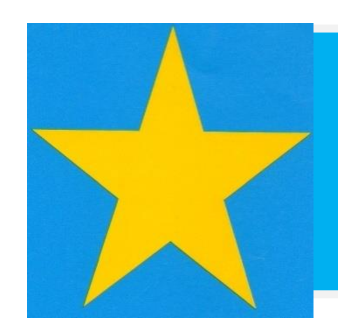
Les Congolâtres

Bulletin philatélique trimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – mai – août – novembre

NUMERO 50 - août 2021







Les Congolâtres

COMITE DE REDACTION





Philippe Lindekens



Thomas Lindekens



Patrick Janssens



Luc Vander Marcken





Gerald Marriner

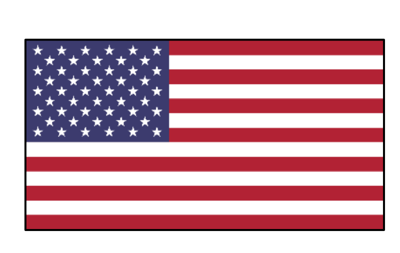


Michael Round



Jean Herreweghe
┼ 2018







Ken Goss



Alan Morvay

Tous les bulletins sont disponibles sur: all bulletins avialable on: alle tijdschriften zijn beschikbaar op: www.philafrica.be/CONGOLATRES

SOMMAIRE

EDITORIAL

Chers lecteurs,
Nous voici déjà arrivé au 50ème bulletin « Les Congolâtres » ; cela nous a permis en 8 ½ ans de publier 122 articles dans 50 bulletins qui totalisent 2648 pages. Beaucoup de ces articles furent publiés en 2 langues et certains bulletins furent émis en 2 volumes séparés (FR et EN).

La plupart des études publiées sont inédites et certaines sont déjà considérées comme des références dont les études de feu notre ami Jean Herreweghe.

Nous continuerons sur notre lancée vers le 100ème numéros afin de toujours promouvoir gratuitement la philatélie et la marcophilie des ex-colonies belges. Volontairement, nos articles couvrent autant la période ancienne que moderne et aussi plusieurs sujets sont « à suivre » comme la Compagnie Maritime Belge du Congo, les marques postales du Congo et l'Etat du Katanga.

La petite équipe du début s'est étoffée au fil du temps ; aujourd'hui elle regroupe des rédacteurs belges, anglais et américains. La porte reste ouverte pour tout rédacteur voulant nous rejoindre.
Ce bulletin numéro 50 est le plus long et regroupe le plus grand nombre de auteurs que nous remercions vivement pour leur participation (passée, présente et future).

Merci pour votre fidélité, nos bulletins sont envoyés à plus de 2000 personnes. N'hésitez pas à les transmettre à tous vos amis philatélistes qu'ils collectionnent ou non le Congo. Certains pourraient commencer ou auraient des intérêts avec leurs collections actuelles.

Dear readers,
We have already arrived at the 50th bulletin "Les Congolâtres"; this has enabled us in 8 ½ years to publish 122 articles in 50 bulletins totaling 2648 pages. Many of these articles were published in 2 languages and some bulletins were issued in 2 separate volumes (FR and EN).

Most of the published studies are unpublished and some are already considered as references including the studies of our late friend Jean Herreweghe.

We will continue our momentum towards the 100th issue in order to always promote free philately and postal history from the former Belgian colonies. On purpose, our articles cover both the ancient and modern period and also several subjects are "to be continued" such as the Compagnie Maritime Belge du Congo, the postal marks of the Congo and the State of Katanga.

The small team at the start has grown over time; today it brings together Belgian, British and American writers. The door remains open for any writer wishing to join us.

This bulletin number 50 is the longest and brings together the largest number of authors whom we warmly thank for their participation (past, present and future).

Thank you for your loyalty, our bulletins are sent to more than 2000 people. Do not hesitate to pass them on to all your philatelist friends whether or not they collect the Congo. Some might start or have interests with their current collections.

Uitgifte Mols – de 25centimes gehergraveerd kader
Emission Mols – le 25 centimes au cadre regravé

Par Patrick Maselis

De zegel van 25 c van de reeks Mols – Van Engelen werd in 1894 uitgegeven met een oranje kader en een zwart middenstuk (combinatie van platen I.1+A.1). 25 c was het port voor een binnenlandse brief. Om te voldoen aan nieuwe internationale regels van de Wereldpostunie, werd in 1900 de 25 c herdrukt in de kleur die voor dit type brief was opgelegd, namelijk blauw in plaats van oranje. De kader werd voortaan in het blauw gedrukt terwijl het middenstuk gewoon zwart bleef (combinatie van platen I.2+A.2). Na twee oplagen, één van 200.000 exemplaren in maart 1900 en een tweede van 250.000 exemplaren in december 1902, raakte de bovenste omrandingslijn van het kader dun en versleten. Men besloot dus de bovenste omrandingslijn van het kader manueel bij te werken voor alle 50 zegels van de drukplaat van de kaders. Eind 1908 werd dan met deze hernieuwde plaat een derde oplage gedrukt (combinatie van de platen I.3+A.2). Aangezien de bovenste kaderlijn van deze zegels duidelijk breder en dikker is dan bij de twee vorige oplagen, werden deze zegels in de OCB opgenomen als de '25 c met gehergraveerd kader' (Type II).

Émis en 1894 le 25 centimes de la série Mols et Van Engelen fut d'abord imprimé en orange pour le cadre et en noir pour le centre (combinaison de planches I.1+A.1). En 1900, afin de se conformer aux nouvelles règles internationales décidées au sein de l'Union Postale Universelle, le timbre à 25 centimes (tarif de la lettre en service intérieur) fut réimprimé dans la couleur imposée pour ce type de courrier soit le bleu à la place de l'orange pour le cadre, le centre restant évidement de couleur noir (combinaison de planches I.2+A.2). Après deux tirages, un de 200.000 exemplaires en mars 1900, et un second de 250.000 exemplaires en décembre 1902, la ligne d'encadrement supérieur du cadre devint fort faible. On décida donc de retracer manuellement chaque trait supérieur du cadre des cinquante vignettes composant la planche des cadres avant d'effectuer un nouveau tirage fin 1908 (Combinaison de planches I.3+A.2). Ce trait étant nettement plus fort et épais que dans les deux précédents tirages, on désigna ces timbres comme étant au « cadre regravé » (Type II dans le COB).



De zegels werden dus gedrukt op het ogenblik dat Congo-Vrijstaat net een Belgische kolonie was geworden. Daarom werd zo goed als de volledige oplage onmiddellijk in Brussel overdrukt met de typografische opdruk 'CONGO BELGE'. Er werden ook een aantal niet-overdrukte vellen naar de kolonie verstuurd waar ze met handstempels één van de 8 lokale opdrukken 'CONGO BELGE' kregen (handstempels, 8 types). We vermoeden dat er drie vellen per toeval niet werden overdrukt en aan het publiek werden verkocht.

Les timbres issus de ce tirage furent émis au moment où l'Etat Indépendant du Congo devenait une colonie belge. De ce fait la majorité du tirage fut directement surchargé typographiquement « CONGO BELGE » à Bruxelles. Seules quelques feuilles non surchargées furent envoyées à la colonie. On estime que 3 feuilles restèrent sans surcharge et furent débitées au public. Les quelques autres feuilles parvenues dans la colonie furent surchargées localement à l'aide des 8 cachets connus comme surcharges locales.

De 25c Type II zonder opdruk is dan ook de zeldzaamste zegel van de Mols uitgifte. Tot op heden zijn er maar een tiental postfrisse en een dertigtal gestempelde zegels geïnventariseerd.

Sans surcharge ce timbre est certainement le timbre le plus rare de cette émission. A ce jour on a recensé une dizaine de timbres à l'état neuf et une bonne trentaine d'oblitérés.



postfris exemplaar
positie 18
exemplaire neuf
position 18



enig tot op heden bekend postfris paar
posities 12-13
seul paire neuve connue, à ce jour
positions 12-13

Het valt op dat de meeste van de gekende zegels van middelmatige kwaliteit zijn, wat wellicht te wijten is aan het feit dat ze een hele tijd in Afrika verbleven hebben.

Il est à remarquer que tous ces timbres sont d'une qualité médiocre, dû sans doute à leur séjour en Afrique.

Op de afgestempelde exemplaren vinden we slechts 6 kantoren terug: Matadi en Thysville in december 1908 en in 1909 en Basankusu, Boma, Dima, Kinshasa in 1909. Er werd maar een exemplaar gevonden op een brief van Thysville naar Brazzaville in januari 1909. Opmerking: de zegels van Congo-Vrijstaat konden nog zonder opdruk tot 31 juli 1909 worden gebruikt.

Sur les exemplaires oblitérés on répertorie seulement 6 bureaux : Matadi et Thysville en décembre 1908 et en 1909 et Basankusu, Boma, Dima, Kinshasa en 1909. Un seul exemplaire est connu sur lettre de Thysville vers Brazzaville en janvier 1909. Pour rappel, les timbres de l'Etat indépendant du Congo pouvaient encore être utilisés sans surcharge jusqu'au 31 juillet 1909.



KINSHASA
14 JAN 1909

enig tot op heden bekend verticaal paar (opnieuw samengesteld)
seule paire verticale (reconstituée) connue à ce jour



BASANKUSU
31 MEI 1909



BOMA
20 JAN 1909



DIMA
20 APRIL 1909



MATADI
24 FEBR 1909



Brief met briefhoofd van de 'Compagnie du Chemin de fer du Congo' (Spoorwegmaatschappij van Congo) verstuurd op 22.1.1909 van Thysville naar Brazzaville gefrankeerd met een blauwe 25 c. (I.3+A.2 positie 38). Aan de achterzijde transitstempel Kinshasa en aankomststempel Brazzaville op 28.1.1909.

Lettre à en-tête de la Compagnie du Chemin de fer du Congo expédiée de Thysville le 22.1.1909 vers Brazzaville affranchie par un 25 c. bleu (I.3+A.2 position 38). Au verso cachet de transit Kinshasa et cachet d'arrivée à Brazzaville le 28.1.1909.

In de jaren 1980 besloot de filatelist A. Vindevoghel, voorzitter van de Belgian Congo Study Circle, een nieuwe plaat te maken van de geretoucheerde kaders. Hij kocht tegen elke prijs alle exemplaren die op veilingen werden aangeboden. Blijkbaar zijn er geen fotografische sporen van zijn nieuwe plaat die, naar men zegt, een dertigtal zegels bevatte. Na zijn overlijden raakten de zegels opnieuw verspreid, naarmate ze op veilingen verkocht werden.

Dans les années 1980 le collectionneur A.Vindevoghel, président du Belgian Congo Study Circle, se mit en tête de replancher les cadres regravés. Il achetait à n'importe quel prix tous les exemplaires proposés dans les ventes. Aucune trace photographique ne subsiste apparemment de son replanchage qui comptait, dit-on, une trentaine de timbres. Après son décès les timbres furent à nouveau éparpillés au gré des ventes.

(Zegels en document Verzameling Maselis) / (Timbres et document Collection Maselis)

BOMA Registered Mail – 1895-1923
Courrier recommandé de BOMA – 1895-1923

Par Gerald Marriner



Boma is a town situated alongside the Congo River, about 60 miles from the Atlantic Ocean. Boma was the capital of the Independent State of Congo and then Belgian Congo from 1886 until 1923 when the capital was moved to Leopoldville.
Boma est une ville située le long du fleuve Congo, à environ 60 miles de l'océan Atlantique. Boma était la capitale de l'État indépendant du Congo, puis du Congo belge de 1886 à 1923, date à laquelle la capitale a été transférée à Léopoldville.

The postal service in the Congo began in January 1886 and the Boma Post Office was opened at this time.
Le service postal au Congo a commencé en janvier 1886 et le bureau de poste de Boma a été ouvert à cette époque.

Early registered mail from this town is difficult to find. The earliest registered cover I can record is shown in Fig. 1. This cover was posted to Brussels. This was routed via Lisbon and Antwerp. It was carried on the ship 'Afrikaan'. It was posted in Boma on 17th July and arrived in Antwerp on 12th August. It shows a 1 Fr 50 international registered letter rate. The letter rate was 1 Fr (2nd wt. rate of 15 – 30g.) and the registration fee was 50ct. Registration labels were not in use at that time. A framed 'Recommandé' handstamp was used with the registration number added in manuscript.



Fig. 1

Les premiers courriers recommandés de cette ville sont difficiles à trouver. La première lettre enregistrée que je pu répertoriée est montrée à la Fig. 1. Cette lettre a été expédiée vers Bruxelles. Elle a été acheminée via Lisbonne et Anvers. Elle fut transportée par le navire « Afrikaan ». Elle a été postée à Boma le 17 juillet et est arrivé à Anvers le 12 août. Elle montre un tarif de lettre recommandée internationale de 1 Fr 50. Le tarif de la lettre était de 1 Fr (2ème échelon de poids de 15 à 30 g.) et les frais de recommandation étaient de 50c. Les étiquettes de recommandations n'étaient pas utilisées à ce moment-là. Une griffe encadrée « Recommandé » était utilisée avec le numéro d'enregistrement ajouté à la main.

I illustrate below a cover to Switzerland, shown in Fig. 2. This was posted at the basic 1 Fr registered letter rate which included the basic 50ct letter rate. These postage rates were in use from 1886 until March 1910. The cover displays 15ct and 40ct Mols definitives inscribed 'ETAT INDEPENDENT DU CONGO'.

J'illustre ci-dessous une enveloppe à destination de la Suisse, illustrée à la Fig. 2. Elle a été affranchie au tarif de base de 1 Fr pour les lettres recommandées, qui comprenait le tarif de base de 50c. pour les lettres. Ces tarifs postaux ont été utilisés de 1886 à mars 1910. L'enveloppe comporte des timbres définitifs de Mols 15c. et 40c. portant l'inscription "ETAT INDEPENDANT DU CONGO".



Fig. 2

This cover departed Boma on 16th January and arrived in Lisbon on 10 February. It was received in St Gallen, Switzerland on 14 February.

Cette lettre est partie de Boma le 16 janvier et est arrivée à Lisbonne le 10 février. Elle a été reçue à St-Gall, en Suisse, le 14 février.

Fig. 3

Fig. 3 shows another cover sent in 1897 this time to Brussels. This was also posted at the 1 Fr registered letter rate. This cover left Boma on 13th February and arrived in Brussels on 17th March.



La figure 3 montre une autre enveloppe envoyée en 1897, cette fois vers Bruxelles. Elle a également été affranchie au tarif de la lettre recommandée à 1 Fr. Cette enveloppe a quitté Boma le 13 février et est arrivée à Bruxelles le 17 mars.



Fig. 4

Fig. 4 shows an unusual picture postcard sent in 1904 by registered mail to Belgium. This was posted at the 65ct rate. The international picture postcard rate at this time was 15ct. This rate was in use between 1902 and 1910. The item was dispatched on 17th October and arrived in Brussels on 7th November. The Belgian state annexed Congo in 1908 and the country was then called Belgian Congo. The current stamps were then overprinted 'CONGO BELGE' in French.

La figure 4 montre une carte postale avec vue inhabituelle envoyée en 1904 par courrier recommandé en Belgique. Elle a été affranchie au tarif de 65c. Le tarif international des cartes postales avec vue était à l'époque de 15c. Ce tarif a été utilisé entre 1902 et 1910. L'objet a été expédié le 17 octobre et est arrivé à Bruxelles le 7 novembre. L'État belge a annexé le Congo en 1908 et le pays s'est alors appelé le Congo belge. Les timbres en cours à cette époque ont alors été surchargés « CONGO BELGE » en français.



Fig 5

Fig. 5 shows a registered cover from the Italian Consulate in Boma addressed to Rome. This was posted at the correct 1 Fr registered letter rate. This cover shows usage of the 1 Fr 'CONGO BELGE' overprint.

La figure 5 montre une lettre recommandée du consulat italien à Boma adressée vers Rome. Celle-ci a été postée au tarif recommandé de 1Fr. Cette lettre montre l'utilisation du1 Fr avec surcharge locale « CONGO BELGE ».

Fig. 6



The registered cover shown in Fig 6 was sent from Boma to Belgium in January 1910. This was two weeks in transit. This was again posted at the 1 Fr international registered letter rate, including 50ct registration fee. The cover shows combined usage of the CONGO BELGE overprints together with values from the unilingual 'CONGO BELGE' series.

Le pli recommandé illustré à la figure 6 a été envoyé de Boma vers la Belgique en janvier 1910. En transit durant deux semaines. Elle a de nouveau été affranchie au tarif de la lettre recommandée internationale à 1 Fr, y compris les frais de recommandation à 50c. La lettre montre l'utilisation combinée de timbres avec surcharges « CONGO BELGE » avec des valeurs de la série unilingue « CONGO BELGE ».



Fig. 7

Fig 7 shows an internal cover from the town of Luali to Boma posted in May 1911. It is addressed to The American Vice Consul General in Boma. This cover was posted at the 80ct rate using two x 40ct CONGO BELGE overprints. The basic internal letter rate from 1896 until 1921 was 15ct. This included 45ct local letter rate for a letter weighing between 30 and 45g. The registration fee was 25ct, giving a correct postage rate of 70ct. Hence this cover was overpaid by 10ct. Belgian Congo registration labels were introduced in 1912.

La figure 7 montre une lettre en intérieur entre Luali et Boma postée en mai 1911. Elle est adressée au vice-consul général américain à Boma. Cette lettre a été affranchie au tarif de 80c. en utilisant deux 40c. surchargé « CONGO BELGE ». Le tarif de base des lettres internes de 1896 à 1921 était de 15c. Cela comprenait un tarif local de 45c. pour une lettre pesant entre 30 et 45 g. Les frais d'inscription étaient de 25c., ce qui donne un tarif postal correct de 70c. Par conséquent, cette lettre a été sur-affranchie (10c. de trop). Les étiquettes de recommandation du Congo belge ont été introduites en 1912.



Fig. 8

Fig. 8 shows a registered cover from the American Consulate in Boma to the American Consulate in London, posted in 1912. Postage paid was 2 Fr which included the new lower 25ct registration fee introduced in April 1910. Postage was paid with 5 x 40 ct CONGO BELGE overprints. This cover took four weeks in transit. Note the appearance of the Boma registration label.

La figure 8 montre une lettre recommandée du consulat américain à Boma à destination du consulat américain à Londres, postée en 1912. L'affranchissement à payer était de 2 Fr, ce qui comprenait les nouveaux frais de recommandation réduits à 25c. introduits en avril 1910. L'affranchissement a été payé avec 5 x 40c avec surcharges « CONGO BELGE ». Elle a voyagé quatre semaines. Notez l'apparition de l'étiquette de recommandation de Boma.

Fig. 9



The cover illustrated in Fig 9 was posted to Holland in October 1915. This was five weeks in transit. The basic international letter rate was reduced from 50ct to 25ct for mail up to 15g in April 1910. Postage paid on this cover was 1 Fr. The cover weighed 38g. The cover is endorsed ‘38’ in manuscript at the top left. The third weight step was 30 – 45g. This required 75ct postage. The registration fee was 25ct. Four x 25ct bilingual Mols stamps made up the postage. By this date, the original stamp designs had been amended and were now inscribed “Congo Belge” and “Belgisch Congo” – in French and Flemish.

La lettre illustrée à la figure 9 a été envoyée aux Pays-Bas en octobre 1915. Elle a voyagé pendant cinq semaines. Le tarif de base des lettres internationales a été réduit de 50c à 25c pour le courrier jusqu'à 15 g en avril 1910. L'affranchissement payé sur cette enveloppe est de 1Fr. La lettre pesait 38g. Voir la note manuscrite dans le coin supérieur gauche « 38 ». Le troisième échelon de poids était de 30 à 45 g. Cela nécessitait un affranchissement de 75c. Les frais de recommandation étaient de 25c. Quatre timbres Mols bilingues de 25c. constituent l'affranchissement. À cette date, les dessins originaux des timbres avaient été modifiés et portaient désormais les inscriptions « Congo Belge » et « Belgisch Congo » – en français et en flamand.

Fig. 10

The registered cover shown in Fig 10 was posted to Liege in November 1920. New special lower postage rates were introduced for mail to Belgium in April 1920. This cover shows the short lived registered letter rate to Belgium – 40ct. The special letter rate was reduced to 15ct and the registration fee was 25ct. This rate was only in use for eleven months until February 1921. The letter rate to Belgium was increased to 25ct at the beginning of March 1921.



L'enveloppe recommandée illustrée à la figure 10 a été envoyée vers Liège en novembre 1920. De nouveaux tarifs postaux spéciaux plus bas ont été introduits pour le courrier vers la Belgique en avril 1920. Cette enveloppe montre le tarif des lettres recommandées de courte durée vers la Belgique – 40c. Le tarif spécial des lettres (vers la Belgique) a été réduit à 15c. et les frais de recommandation à 25c. Ce tarif n'a été utilisé que pendant onze mois jusqu'en février 1921. Le tarif des lettres vers la Belgique a été porté à 25c. au début de mars 1921.



Fig. 11

I can record another unusual registered cover sent from the British Consulate in Boma to the British Consulate in Aarhus, Denmark – illustrated in Fig. 11. This was sent at the 1fr registered letter rate in March 1922. The registration fee for international mail had been increased to 50ct in March 1921. This fee was increased again in May 1924 to 75ct. Postage was paid with two x 50ct Mols overprints. This took three weeks in transit. There is an Aarhus arrival datestamp on the reverse of the cover.

Je peux répertorier une autre lettre recommandée inhabituelle envoyée du consulat britannique à Boma vers le consulat britannique à Aarhus, au Danemark - illustré à la figure 11. Elle a été envoyée au tarif de la lettre recommandée de 1Fr. en mars 1922. Les frais de recommandation ont été augmentés à 50c. en mars 1921. Cette taxe a été augmentée à nouveau en mai 1924 et portée à 75c. Les frais de port ont été payés avec deux Mols avec surcharge « 50c. ». Elle a voyagé pendant trois semaines. Il y a une date d'arrivée Aarhus au verso de la lettre.

The registered cover illustrated in Fig. 12 was sent in April 1923 from Boma to Switzerland. The cover shows the correct 1 Fr international letter rate. A variety of surcharged Mols definitives were used to make up the correct postage rate.



Fig. 12

Le pli recommandé illustré à la figure 12 a été envoyé en avril 1923 de Boma vers la Suisse. La lettre montre le tarif pour une lettre international correct à 1Fr. Une variété de timbres Mols avec surcharges définitives ont été utilisés pour établir le tarif postal correct.



Fig 13

Finally, Fig 13 shows another registered cover dated 1923. This cover was addressed to Brussels. It shows the correct 75ct. registered letter rate. The letter rate to Belgium was 25ct between March 1921 and the end of April 1924 when the letter rate was increased to 50ct. Postage was paid with a combination of Mols definitive surcharges and the new 15ct Vloors definitive.

Enfin, la figure 13 montre un autre pli recommandé daté de 1923. Ce pli était adressé vers Bruxelles. Il montre le tarif correct à 75c. pour une lettre recommandée. Le tarif des lettres vers la Belgique était de 25c. entre mars 1921 et fin avril 1924, date à laquelle le tarif des lettres a été porté à 50c. Les frais de port ont été payés avec une combinaison de timbres Mols surchargés et du nouveau 15c. Vloors définitif.

Fausse surcharge renversée 30 c. sur timbre Mols à 10 centimes carmin de 1915

Par Luc Vander Marcken

En 1921, suite au changement de tarif et au manque de certaines petites valeurs, on décida de faire surcharger cinq timbres Mols de l'émission de 1915. Le solde du stock de ces cinq valeurs non surchargées sera mis hors cours le 1er janvier 1922, le même jour de la mise en circulation des timbres surchargés. Cette émission est connue comme « Surcharge de Malines » bien qu'il paraisse évident que ce travail de surcharge fut effectué à Londres. En effet, les carnets constitués de bande de dix de ces timbres surchargés porte l'inscription « Waterlow London ». Il serait des plus étonnant qu'après le travail de surcharge on envoie des feuilles à Londres pour constituer des carnets, n'importe quel imprimeur belge aurait pu aisément le faire. Aucun document ne permet actuellement de confirmer ce fait. Parmi les cinq timbres qui reçurent une surcharge nous trouvons le 10 centimes carmin surchargé en noir d'une nouvelle valeur à 30 c. D'après le catalogue officiel belge ce timbre existerait avec la surcharge renversée. A ce sujet, le Général Dufour dans son livre « Congo, 50 ans d'histoire postale » écrivait : « Cette anomalie, que nous n'avons pas vue, est mentionnée, avec une cote élevée, dans les catalogues ». **Personnellement, je n'ai jamais rencontré dans tous les exemplaires que j'ai pu étudier, une seule surcharge renversée authentique**. Une particularité évidente permet de distinguer les vraies des fausses surcharges.



Surcharge authentique

- le côté droit du chiffre 3 présente un angle
- l'encre est criblée de zones et points blancs



Fausse surcharge

- le côté droit du chiffre 3 est courbe
- absence de zones ou points blancs

Le faussaire devait être, plus que probablement Walter Nysten d'Anvers qui s'était fait une spécialité de copier les surcharges du Congo avec une grande habilité. Cette fois-ci par contre il n'a pu imiter parfaitement la forme du chiffre 3. Il a reproduit sa fausse surcharge, parfois renversée, dans de nombreuses configurations :



surcharge déplacée



surcharge renversée



surcharge doublée



surcharge double dont 1 renversée



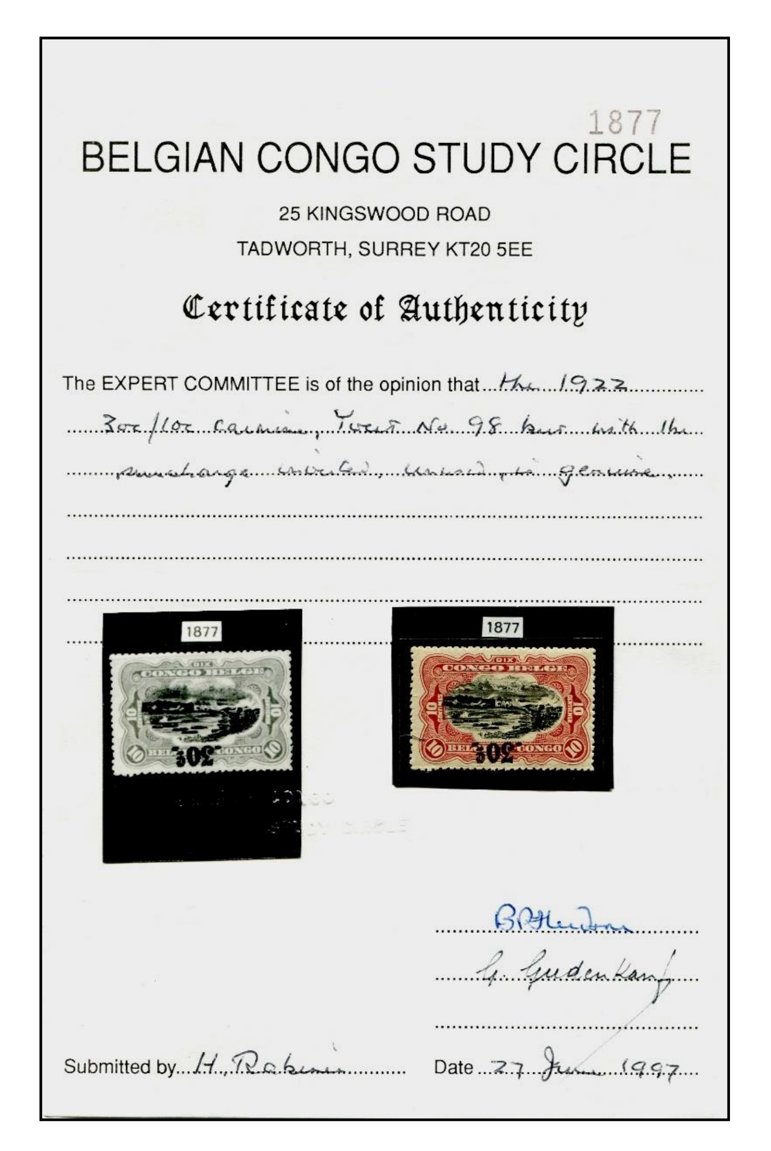
paire dont 1 timbre non surchargé

Comme il existait des feuilles dont la première rangée horizontale n'avait pas reçu la surcharge, le faussaire profita de cette curiosité pour confectionner avec sa fausse surcharge des pièces fort recherchée.

Paire verticale avec bord de feuille dont un seul exemplaire est revêtu de la fausse surcharge



Bien qu'imparfaite, cette fausse surcharge a réussi à tromper d'éminents spécialistes. Ci-dessous un certificat d'authenticité du Belgian Congo Study Circle de 1997 attestant que la surcharge renversée sur ce timbre est authentique. On peut voir sur l'agrandissement de la surcharge qu'il s'agit en réalité de la fausse surcharge ! Et la paire verticale présentée ci-dessus est revêtue au dos du cachet CBE de la Commission belge d'expertise. L'expertise est un art difficile semé de pièges !



1877

BELGIAN CONGO STUDY CIRCLE

25 KINGSWOOD ROAD

TADWORTH, SURREY KT20 5EE

Certificate of Authenticity

The EXPERT COMMITTEE is of the opinion that the 1922 30c/10c carmine, [illegible] No. 98 but with the surcharge inverted, unused, is genuine.

1877 1877

[illegible]

[illegible]

Submitted by H. [illegible] Date 27 June 1997





Surcharge agrandie à 500 %

Aanvullingen op de studie van Jean Herreweghe over de verschillende spoorwegmaatschappijen actief in Belgisch-Congo

Compléments à l'étude de Jean Herreweghe sur les différentes entreprises ferroviaires actives au Congo belge

Par Rudi Vertommen

In zijn studie, verschenen in Les Congolâtres nummers 7,11, 13, 17 en 20, schets wijlen Jean Herreweghe een gedetailleerd beeld van de activiteiten van de verschillende spoorwegmaatschappijen in Belgisch-Congo in het algemeen en de sporen van deze activiteiten die we kunnen terugvinden in de filatelie in het bijzonder. Oprecht een prachtige studie, een basiswerk waarvoor we enkel bewondering kunnen hebben.

Dans son étude, publiée dans Les Congolâtres numéros 7,11, 13, 17 et 20, feu Jean Herreweghe dresse un tableau détaillé des activités des différentes sociétés ferroviaires au Congo belge en général et les traces de ces activités que l'on peut trouver en philatélie notamment. Une étude vraiment magnifique, un travail de base pour lequel nous ne pouvons que l'admirer.

U kan ze ook downloaden door te klikken op de links in de lijst hieronder
Vous pouvez aussi les télécharger en cliquant sur les liens dans la liste ci-dessous

Numéro 7 – déc 2013
Numéro 11 – août 2014
Numéro 13 – déc 2014
Numéro 17 – août 2015
Numéro 20 – fév 2016

Intussen werden reeds een artikel met een aantal aanvullingen omtrent de vignetten van Spoorwegen van VICICONGO (C.V.C.), geschreven door Francis De Greef, gepubliceerd in de Congolâtres nummer 44 link: http://www.philafrica.be/CONGOLATRES/articles/44%20-chemin%20de%20fer%20du%20cvc.pdf

Entre-temps, un article avec de nombreux ajouts sur les vignettes des Chemins de fer de VICICONGO (CVC), rédigé par Francis De Greef, a déjà été publié dans le lien Congolâtres numéro 44 : http://www.philafrica.be/CONGOLATRES/articles/44%20-chemin%20de%20fer%20du%20cvc.pdf

In die artikel wil ik een aantal aanvullingen aanbrengen aan de reeds uitgebreide studie van Jean Herreweghe omtrent de '*Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.)*' en de '*Compagnie des Chemins de Fer du Congo (C.C.F.C.) /Compagnie des Chemins de Fer Matadi-Léopoldville (C.F.M.L)'.*

Voor de duidelijkheid zal ik verder werken op de indeling en nummering zoals deze werd gebruikt in de oorspronkelijke studie.

Dans cet article, je souhaite apporter un certain nombre d'ajouts à l'étude déjà approfondie de Jean Herreweghe sur la « *Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.)* » et la « *Compagnie des Chemins de Fer du Congo (C.C.F.C.) /Compagnie des Chemins de Fer Matadi-Léopoldville (C.F.M.L)* ».

Pour plus de clarté, je continuerai donc à travailler sur le format et la numérotation utilisés dans l'étude originale.

1. Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.)

1.1. BIEFS NAVIGABLES (BN)

Van de stempel type BN/II is er ook een exemplaar gevonden voor het schip (Charles) Liebrechts aangebracht op de nummers BC 218 en 221 met datum 19/6/1941.

Pour le cachet type BN/II un exemplaire a également été trouvé pour le navire (Charles) Liebrechts, apposé sur les timbres du Congo Belge n° 218 et 221 avec la date 19/6/1941.







Bij het type BN/V is er ook sprake van een langstempel KADIA-KIKONDJA. Een verdere beschrijving van deze stempel wordt er in de studie van Jean niet gegeven.

Pour le type BN/V il y a aussi une longue griffe KADIA-KIKONDJA. Une description plus détaillée de ce cachet n'est pas donnée dans l'étude de Jean.

KADIA-KIKONDJA

André de Cock vermeldt dezelfde stempel in zijn boek 'Le Congo Belge et ses Marques Postales' en geeft aan dat deze zou gebruikt zijn in 1921. In tegenstelling tot Du Four zien we op de afbeelding van deze stempel in zijn boek géén koppelteken.

André de Cock mentionne le même cachet (griffe) dans son livre « Le Congo Belge et ses Marques Postales » et indique qu'il a été utilisé en 1921. Contrairement à Du Four, nous ne voyons pas de trait d'union sur la photo de cette griffe dans son livre.

KADIA KIKONDJA

Fig. 45.



Exemplaar van deze stempel op het nr. 67 – 25c. 'Mols' tweetalig uitgegeven in 1915 zonder koppelteken uit de verzameling van De Cock.

Un exemplaire de ce cachet sur le n°67 – 25c. « Mols » bilingue émis en 1915 sans trait d'union, provenant de la collection De Cock.



PWS (Stibbe 43 afbeelding 34) met langstempel Kadia-Kikondja met koppelteken. Het PWS, spijtig genoeg in slechte staat, is afgestempeld op 8 maart 1922 in Bukama. Vermoedelijk werd dit poststuk meegegeven met een schip op het Kisale meer en werd het pas nadien ontwaard in Bukama.

Entier postal (Stibbe 43 vue 34) avec longue griffe Kadia-Kikondja avec trait d'union. L'entier postal, malheureusement en mauvais état, est oblitéré le 8 mars 1922 à Bukama. Cet envoi postal a vraisemblablement été remis à un navire sur le lac Kisale et n'a été découvert que plus tard à Bukama.

Detail stempel / détail de la griffe – Kadia-Kikondja 36mm x 4 mm.



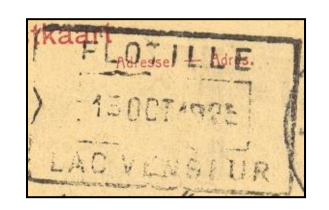
Dit PWS roept een aantal vragen op. Werden er twee stempels 'Kadia-Kikondja' gebruikt, een 'oudere' versie zonder koppelteken en een 'nieuwere' met koppelteken? Of gaat het in het geval van het exemplaar zonder het koppelteken (losse zegel) over een vervalsing?

Cet entier postal soulève un certain nombre de questions. Deux griffes « Kadia-Kikondja » ont-elles été utilisées, une version "ancienne" sans trait d'union et une version "plus récente" avec trait d'union ? Ou bien l'exemplaire sans le trait d'union (timbre détaché) est-il une contrefaçon ?

1.2. LAC TANGANYIKA (LT)

Nieuwe type LT/IV schip Vengeur (Ex- Delcommune) FLOTILLE LAC VENGEUR 13/10/1925.

Nouveau type LT/IV navire Vengeur (Ex-Delcommune) FLOTILLE LAC VENGEUR 13/10/1925.



afb. Stempel LT/IV Vengeur: rechthoekige stempel met bovenaan Flotille en onderaan Lac Vengeur. In het midden een rechthoek met de datumaanduiding.

Fig. Cachet LT/IV Vengeur : cachet rectangulaire avec Flotille en haut et Lac Vengeur en bas. Au milieu, un rectangle avec l'indication de la date.



Postwaardestuk (Stibbe 62 afbeelding 100) verstuurd vanuit Moliro (gelegen aan het meest Zuidelijke punt van het Tanganyika meer) op 9 oktober 1925 naar Luik. Afstempeling 'flotille Lac Vengeur' op 13 oktober 1925. Stempel Albertville op dezelfde datum.

Entier postal (Stibbe 62 vue 100) envoyé de Moliro (situé à l'extrémité sud du lac Tanganyika) le 9 octobre 1925 vers Liège. Cachet « flottille Lac Vengeur » le 13 octobre 1925. Oblitéré Albertville à la même date.

2. Compagnie des Chemins de Fer du Congo (C.C.F.C.) /Compagnie des Chemins de Fer Matadi-Léopoldville

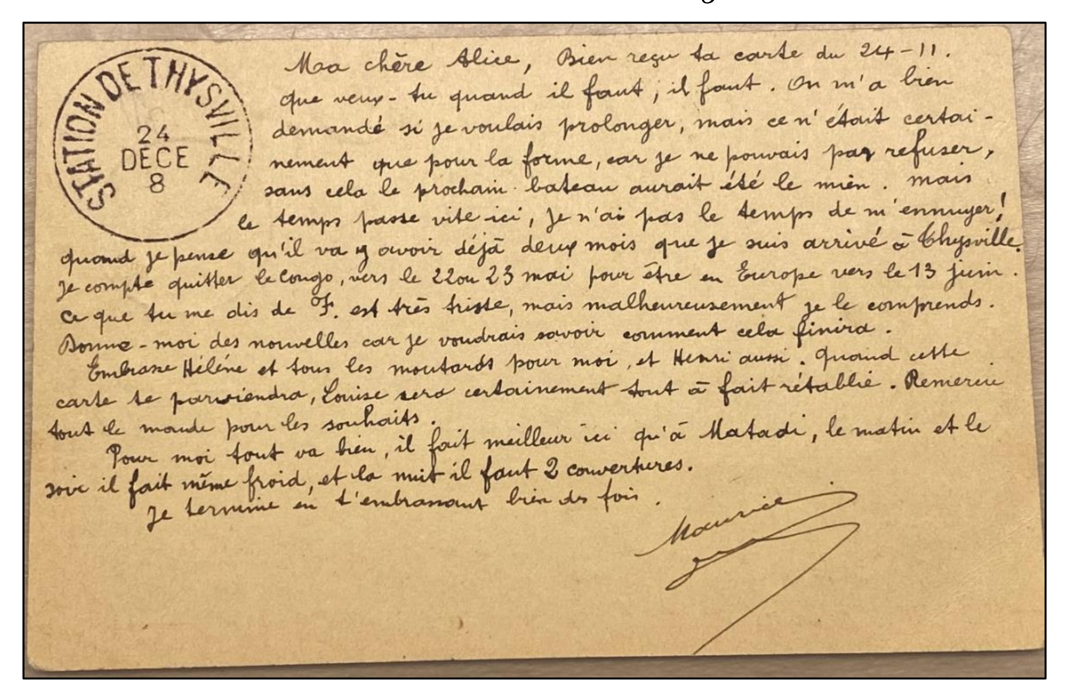
Stempel type VI: Naast het station de Dolo werd dit type stempel ook gebruikt in Thysville (zonder ster onderaan) en datum op drie lijnen, jaaraanduiding met één cijfer. Door Jean gecatalogeerd als type V maar hoort eerder thuis onder type VI.

Cachet type VI: Outre la gare de Dolo, ce type de cachet a également été utilisé à Thysville (sans étoile en bas) et date sur trois lignes, indication de l'année avec un chiffre. Classifié par Jean comme type V mais appartient plutôt au type VI.



Voorzijde PWS (Stibbe 15) verzonden vanuit Thysville op 24/12/1908 richting Marcinelle.

Recto d'un entier postal (Stibbe 15) envoyé de Thysville le 24/12/1908 vers Marcinelle.


STATION DE THYSVILLE 24 DECE 8

Ma chère Alice, Bien reçu ta carte du 24-11. Que veux-tu quand il faut, il faut. On m'a bien demandé si je voulais prolonger, mais ce n'était certainement que pour la forme, car je ne pouvais pas refuser, sans cela le prochain bateau aurait été le mien. Mais le temps passe vite ici, je n'ai pas le temps de m'ennuyer; quand je pense qu'il va y avoir déjà deux mois que je suis arrivé à Thysville. Je compte quitter le Congo, vers le 22 ou 23 mai pour être en Europe vers le 13 juin. Ce que tu me dis de F. est très triste, mais malheureusement je le comprends. Donne-moi des nouvelles car je voudrais savoir comment cela finira. Embrasse Hélène et tous les moutards pour moi, et Henri aussi. Quand cette carte te parviendra, Louise sera certainement tout à fait rétablie. Remercie tout le monde pour les souhaits.
Pour moi tout va bien, il fait meilleur ici qu'à Matadi, le matin et le soir il fait même froid, et la nuit il faut 2 couvertures.
Je termine en t'embrassant bien des fois.
Maurice

Stempel Station De Thysville 24/12/8 (1908) op achterzijde.

Cachet Station De Thysville 24/12/8 (1908) au verso.

Dezelfde stempel vinden we terug op de voorzijde van deze PK verzonden vanuit Thysville naar Schaarbeek. Station De Thysville 6 februari (190)9. Spijtig genoeg werd de frankeerzegel verwijderd.

Congo Rue principale de Matadi.

Le même cachet se retrouve au recto de cette carte postale envoyée de Thysville à Schaerbeek. Station De Thysville 6 février (190)9.
Malheureusement, le timbre-poste a été retiré.


Carte Postale.
Correspondance
Adresse
BRUXELLES 13-14 [illegible]-FEVR 09 ARRIVEE
Nels, Bruxelles. Serie 14 No. 139.

Thysville, le 1-2-09
Cher Mr Robert
J'ai très bien reçu votre carte, et vous remercie de vos voeux, que je vous réciproque [illegible] pour l'année 1909.
Je me porte toujours très bien et espère que vous de même. Encore 13 mois de patience et je suis de la classe.
Je vous [illegible] la main et [illegible]

Mr Léon Robert
Rue Van Droogenbroeck 24
Schaerbeek Bruxelles
Belgique

Achterzijde Aankomststempel Brussel 27/2/1909.

Au dos cachet d'arrivée à Bruxelles 27/2/1909.

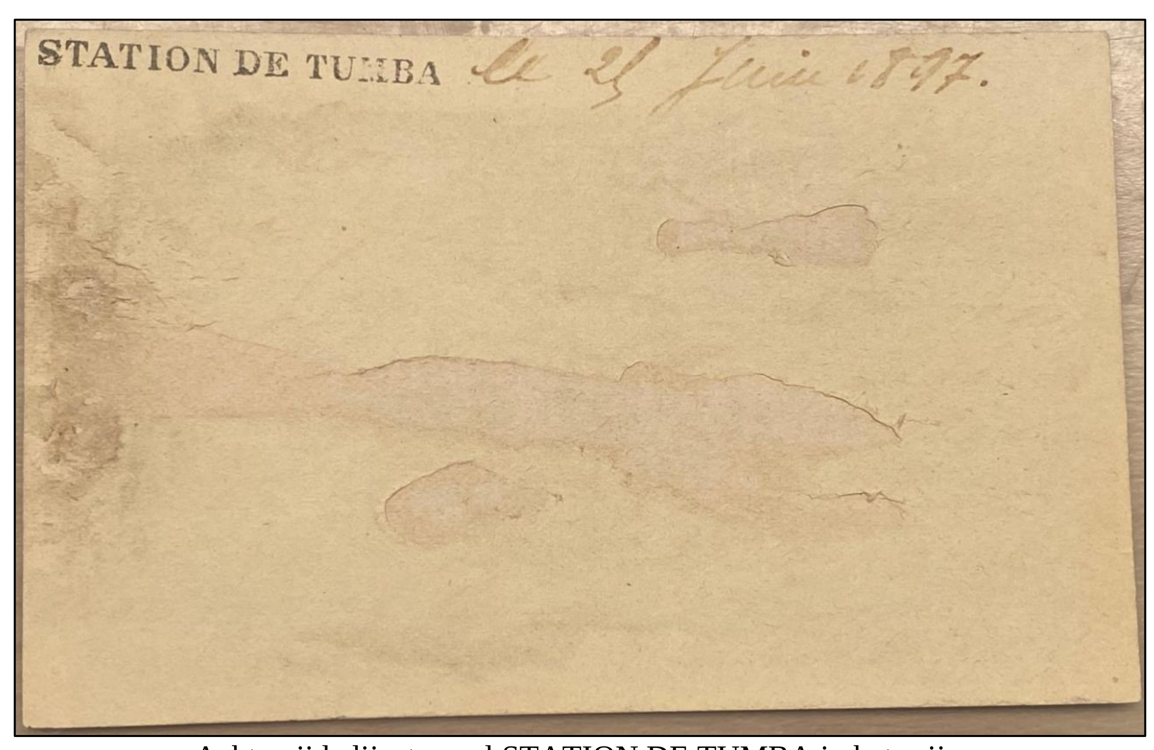
Stempel <u>Type XVI:</u> Deze langstempel werd ook teruggevonden voor het station Tumba.
Type XVI STATION DE TUMBA (blauw /grijs 1897-1898).

Cachet Type XVI : cette griffe a également été retrouvée pour la station Tumba.
Type XVI STATION DE TUMBA (bleu/gris 1897-1898).



PWS (Stibbe 15) geschreven op 23/6/1897 richting Namen. Lukungu > Matadi > Boma > Namur Station

Entier postal (Stibbe 15) écrit le 23/6/1897 vers Namur. Lukungu > Matadi > Boma > Gare de Namur



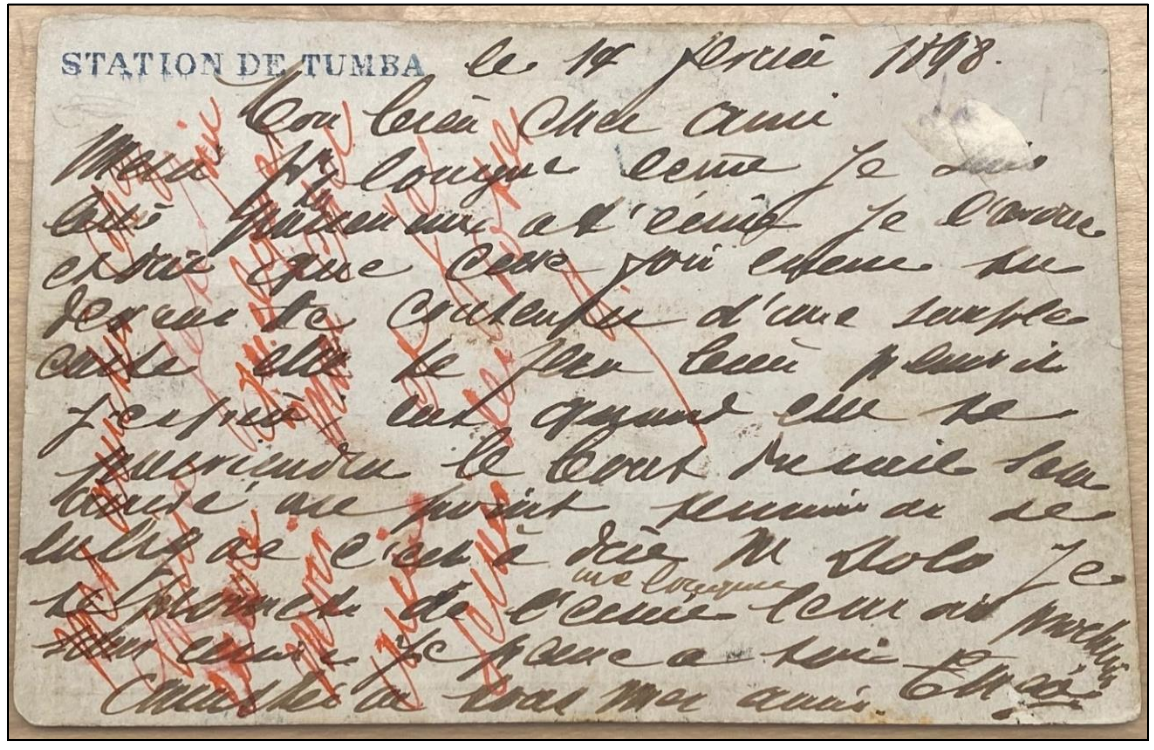
Achterzijde lijnstempel STATION DE TUMBA in het grijs.

Griffe au verso STATION DE TUMBA en gris.

PWS (Stibbe 12 d Boma Carte incomplète) geschreven op 19/2/1898 in Tumba en verzonden naar Beverlo.
Voorzijde frankering ontwaard d.m.v. Tumba Poste (Type X) en achteraan langstempel STATION DE TUMBA in het blauw.

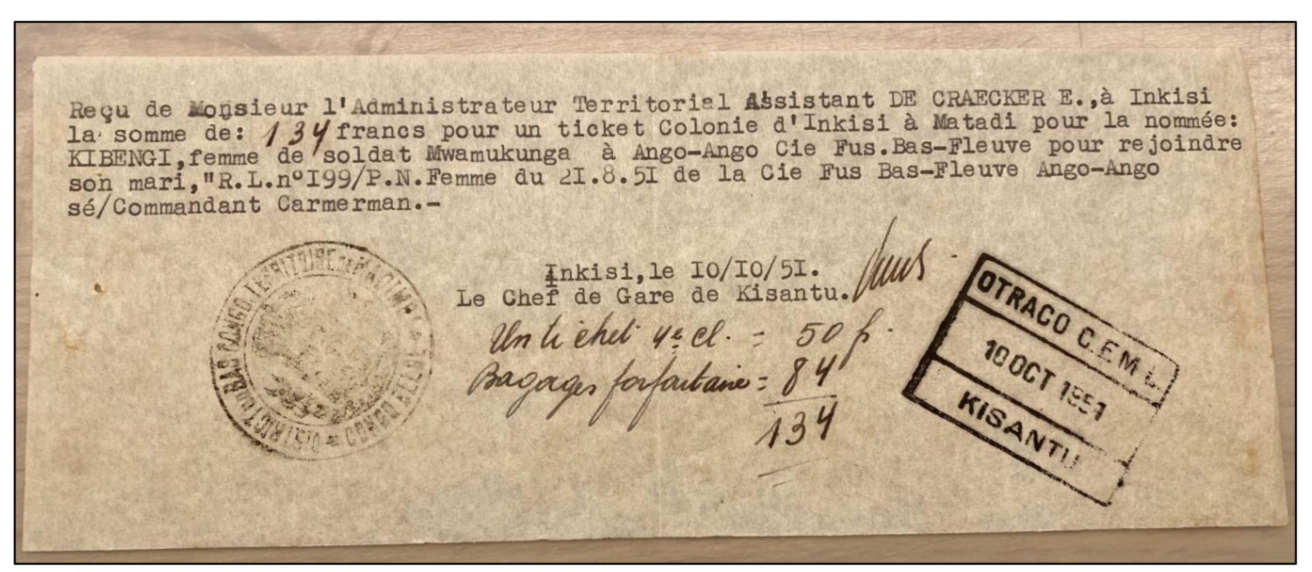
Entier postal (Stibbe 12 d Boma Carte incomplète) écrit le 19/2/1898 à Tumba et envoyé vers Beverlo. Affranchissement au recto, oblitéré au moyen du cachet Tumba Poste (Type X) et au verso griffe STATION DE TUMBA en bleu.





Stempel type XVII (aanvullende gekende stukken) KISANTU eveneens teruggevonden op een administratie document van 1951 en MADIMBA op een document gedateerd in 1940.
Stempel Type XVII Kisantu 10/10/1951 op een betaalbewijs voor een treinreis. Let ook op de Etat Civile stempel van District du Bas Congo territoire de Madimba.

Cachet type XVII (documents supplémentaires connus) KISANTU retrouvé également sur un document administratif de 1951 et MADIMBA sur un document daté de 1940. Cachet Type XVII Kisantu 10/10/1951 sur un reçu pour un voyage en train. A noter également le cachet de l'Etat Civil du District du Bas Congo territoire de Madimba.



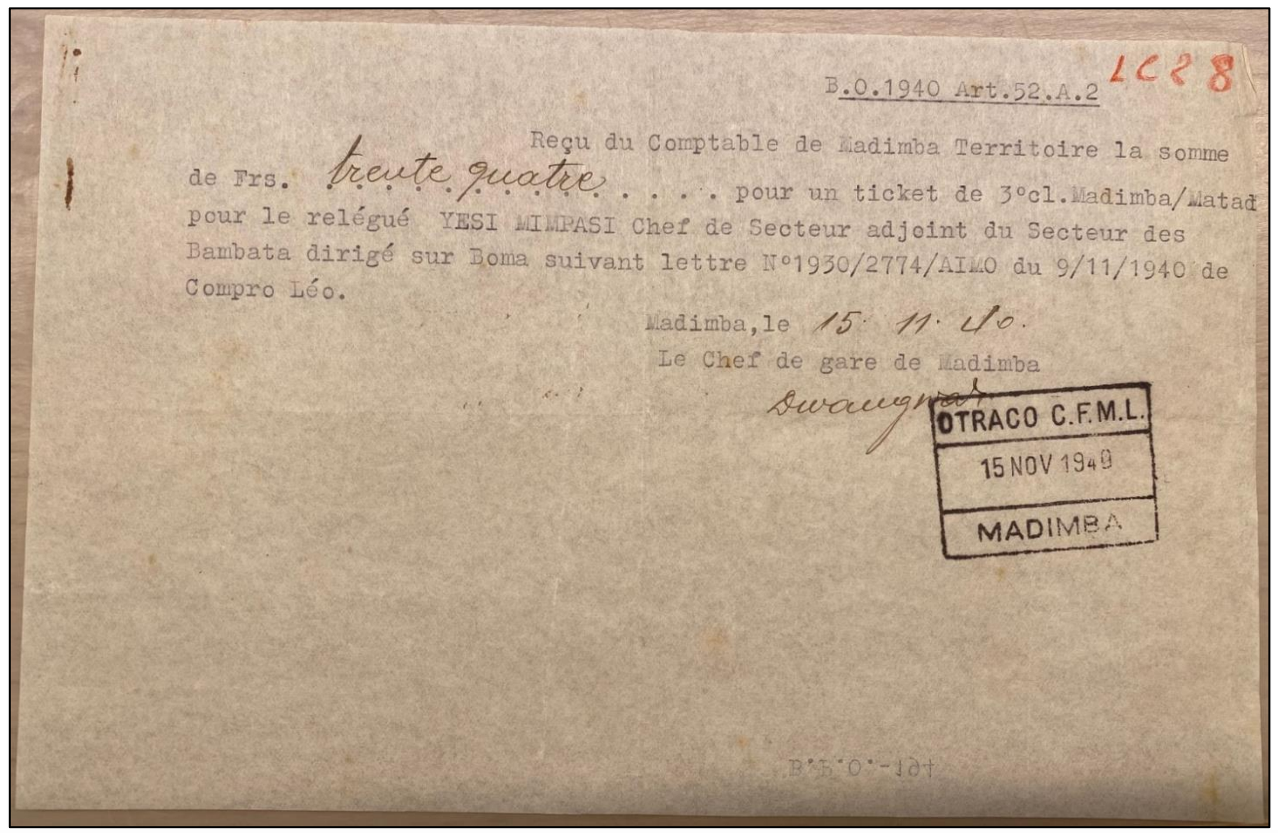
Reçu de Monsieur l'Administrateur Territorial Assistant DE CRAECKER E.,à Inkisi la somme de: 134 francs pour un ticket Colonie d'Inkisi à Matadi pour la nommée: KIBENGI,femme de soldat Mwamukunga à Ango-Ango Cie Fus.Bas-Fleuve pour rejoindre son mari,"R.L.n°199/P.N.Femme du 21.8.51 de la Cie Fus Bas-Fleuve Ango-Ango sé/Commandant Carmerman.-

Inkisi,le 10/10/51.
Le Chef de Gare de Kisantu.

Un ticket 4e cl. : 50 f.
Bagages forfaitaire : 84
134

OTRACO C.F.M.L.
10 OCT 1951
KISANTU

Stempel Type XVII Madimba 15/11/1940 eveneens op een betaalbewijs voor een treinreis.
Timbre Type XVII Madimba 15/11/1940 également sur un reçu pour un voyage en train.



B.O.1940 Art.52.A.2 1228

Reçu du Comptable de Madimba Territoire la somme de Frs. trente quatre . . . . . pour un ticket de 3°cl.Madimba/Matad pour le relégué YESI MIMPASI Chef de Secteur adjoint du Secteur des Bambata dirigé sur Boma suivant lettre N°1930/2774/AIMO du 9/11/1940 de Compro Léo.

Madimba,le 15. 11. 40.
Le Chef de gare de Madimba

OTRACO C.F.M.L.
15 NOV 1940
MADIMBA

Hopelijk komen er naar aanleiding van deze aanvullingen nog onbekende filatelistiche stukken m.b.t. de spoorwegen in Belgisch Congo boven water.

Espérons qu'à la suite de ces ajouts, des pièces philatéliques inconnues relatives aux chemins de fer du Congo belge feront surface.

L'Aéroclub du Katanga

Par Filip van der Haegen

en collaboration avec Vincent Schouberechts & Philippe Lindekens

Inleiding / Introduction

Te Elisabethstad, de hoofdstad van de rijke provincie Katanga vloog voor het eerst in Congo een vliegtuig. In 1913 ondernam Fernand Lescart twee pogingen die echter mislukten, waarna geen luchtactiviteiten meer plaatsvonden.

C'est à Elisabethville, la capitale de la riche province du Katanga, qu'un avion a volé pour la première fois au Congo En 1913, Fernand Lescart fait deux tentatives qui échouent, après quoi plus aucune activité aérienne n'a eu lieu.

Tussen 1925 en 1927 bouwde Sabena een regelmatige luchtlijn uit tussen Leopoldstad en Elisabethstad. Vanaf de opstart van de luchtverbinding tussen Groot-Brittannië en Zuid Afrika door Imperial Airways vanaf 1931 kon de briefwisseling met Europa duidelijk versneld verstuurd worden. Het akkoord tussen de Aéroclub du Katanga en Imperial Airways leverde een belangrijke bijdrage tot de ontsluiting van Zuid-Oost Congo.

Entre 1925 et 1927, la Sabena a mis en place une ligne aérienne régulière entre Léopoldville et Elisabethville. Dès le début de la liaison aérienne entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud par l'Imperial Airways à partir de 1931, la correspondance avec l'Europe put être expédiée nettement plus rapidement. L'accord entre l'Aéroclub du Katanga et l'Imperial Airways a largement contribué au désenclavement du Sud-Est du Congo.

Dit artikel probeert de belangrijkheid van deze maatschappij bij de ontwikkeling van de luchtpostdienst tussen Congo en Europa te benadrukken.

Cet article tente de souligner l'importance de cette société dans le développement du service postal aérien entre le Congo et l'Europe.

1) Een beetje geschiedenis
2) Inhuldiging van de luchtlijn I.A. London- Mwanza (Tanganyika) februari 1931
3) Verlenging van de luchtlijn IA tot Kaapstad januari 1932
4) Het akkoord tussen Aéroclub du Katanga en Imperial Airways
5) De oprichting van S.T.A.K 1933

1) Un peu d'histoire
2) Inauguration de la compagnie aérienne I.A. Londres- Mwanza (Tanganyika) février 1931
3) Extension de la ligne aérienne IA au Cap en janvier 1932
4) L'accord entre l'Aéroclub du Katanga et l'Imperial Airways
5) La création de S.T.A.K 1933

1) Een beetje geschiedenis
1) Un peu d'hisoire

Op 17 juli 1930 werd de Aéroclub du Katanga opgericht. Voorzitter werd de heer A. Robillard, reserveofficier van de luchtmacht en directeur van de Union Minière du Haut Katanga. Als secretaris werde de heer H. Goffard aangeduid. Andere leden waren de heren Sohier, Lallemand, Van Hoof, Hins, Feicher en Schaubrock.

Le 17 juillet 1930, l'Aéroclub du Katanga fut fondé. Monsieur A. Robillard, officier de réserve de l'armée de l'air et directeur de l'Union Minière du Haut Katanga en devient président. Mr H. Goffard a été nommé secrétaire. Les autres membres étaient MM. Sohier, Lallemand, Van Hoof, Hins, Feicher et Schaubrock.

Het doel van de nieuwe vereniging werd als volgt omschreven

- Propaganda via het uitvoeren van demonstratievluchten, vluchten en publicaties
- Het oprichten va neen luchtvaartschool (vanaf april 1931)
- Zweefvliegen organiseren
- Het aankopen van één of meerdere vliegtuigen
- Het inrichten van vliegvelden in de provincie

Le but de la nouvelle association a été décrit comme suit

- Propagande à travers la réalisation de vols de démonstration, de vols et de publications
- La création d'une école d'aviation (à partir d'avril 1931)
- Organiser les planeurs
- Achat d'un ou plusieurs avions
- Mise en place d'aéroports dans la province

De statuten werden gepubliceerd in het Staatsblad op 20 november 1930.
De club werd geaffilieerd met de Koninklijke Aéroclub van België en werkte tevens samen met de Belgische vliegtuigmaatschappij SABENA.

Les statuts ont été publiés au Moniteur le 20 novembre 1930.
Le club était affilié à l'Aéroclub Royal de Belgique et a également coopéré avec la compagnie aérienne belge SABENA.

In januari 1931 werden de Britten John.H. Veasey en A.Veasey (vader en zoon) monitoren.
Ze werden betaald door de Aéroclub en ze beschikten over twee De Havilland 60 HP Moth met als kennummer.

En janvier 1931, les Britanniques John.H. Veasey et A.Vasey (père et fils) devinrent moniteurs. Ils étaient payés par l'Aéroclub et ils possédaient deux De Havilland 60 CV Moth avec le numéro d'immatriculation.

VP-YAE geregistreerd te Luanhya (N'Dola) in Rhodesië op 28.10.1930
VP-YAF geregistreerd op 15.11.1930

J.H. Veasey was gewezen agent voor De Havilland in Zuid-Afrika. Hij bewerkstelligde de relaties tussen de Aéroclub du Katanga met de Aéroclubs van Rhodesië en Zuid-Afrika.
De club telde 80 leden waarvan 8 gebrevetteerde piloten.

J.H. Veasey était un ancien agent de De Havilland en Afrique du Sud. Il établit des relations entre l'Aéroclub du Katanga avec les Aéroclubs de Rhodésie et d'Afrique du Sud.
Le club comptait 80 membres, dont 8 étaient des pilotes certifiés.

Op 30 januari en 1 februari 1931 werden een aantal rondvluchten boven Elisabethstad gehouden. Meer dan 60 personen maakten een doopvlucht tijdens de vijftien vlieguren.

Les 30 janvier et 1er février 1931, un certain nombre de vols touristiques ont eu lieu au-dessus d'Elisabethville. Plus de 60 personnes ont effectué un baptême de l'air durant les quinze heures de vol.

In april 1931 werd het vliegveld van Likasi aangelegd en begin mei volgde een inhuldiging door beide piloten Veasey. Een postdienst functioneerde twee maal per week tussen Elisabethstad en Kansanshi (Rhodesië). Eind 1931 zou men met meer dan 200 vlieguren een 24.000 km hebben gevlogen.

L'aérodrome de Likasi a été construit en avril 1931 et une inauguration par les deux pilotes Veasey a suivi début mai. Un service postal fonctionnait deux fois par semaine entre Elisabethville et Kansanshi (Rhodésie). Fin 1931, ils auraient parcouru 24 000 km avec plus de 200 heures de vol.

Op 25 mei werd een groot demonstratiefeest gehouden met als deelnemers de heren Veasey, F. Jamar, Drew (Cie Shell uit zuid Afrika) en Hollidrake. Vijf vliegtuigen namen deel waaronder een Fokker van Sabena. Meer dan 2000 personen woonden deze show bij.

Une grande manifestation a eu lieu le 25 mai avec comme participants MM. Veasey, F. Jamar, Drew (Cie Shell d'Afrique du Sud) et Hollidrake. Cinq avions y ont participé, dont un Fokker de la SABENA. Plus de 2000 personnes ont assisté à ce salon.

Doordat de heer Robillard terugkeerde naar België werd advocaat Fréderic Jamar tot nieuwe voorzitter gekozen. Hij kocht – samen met de heer Van Veen en de Aéroclub du Katanga - een nieuw toestel in Zuid-Afrika (een De Havilland Gipsy Moth met kenteken ZS-AAE) en vloog het over naar Elisabethstad. De club telde nu al 130 leden.

En raison du retour de Mr. Robillard en Belgique, l'avocat Fréderic Jamar a été élu comme nouveau président. Il a acheté – avec Mr. Van Veen et l'Aéroclub du Katanga – un nouvel avion en Afrique du Sud (un De Havilland Gipsy Moth avec le numéro d'immatriculation ZS-AAE) et l'a fait voler à Elisabethville. Le club comptait déjà 130 membres.

In november 1931 voerde men een paar proefvluchten uit. De heren Van Veen en A. Veasey vlogen in drie dagen naar Leopoldstad in hun VP-YAE. Anderzijds vloog Veasey (vader ?) van Elisabethstad naar Texeira de Louza (Angola) met een passagier.

En novembre 1931, quelques vols d'essai sont effectués. MM. Van Veen et A. Veasey volèrent vers Leopoldville durant trois jours dans leur VP-YAE. D'autre part, Veasey (père ?) a volé d'Elisabethville à destination de Texeira de Louza (Angola) avec un passager.

Eind december 1931had de Aéroclub du Katanga meer dan 90.000 km gevlogen gedurende 750 vlieguren. Van 20 tot 22 februari 1932 werden twee nieuwe vliegvelden ingehuldigd door de heren Jamar en Veasy, nl N'Tenke en Kanda (een privé vliegveld)

Fin décembre 1931, l'Aéroclub du Katanga avait parcouru plus de 90 000 km en 750 heures de vol. Du 20 au 22 février 1932, deux nouveaux aérodromes sont inaugurés par MM. Jamar et Veasy, à savoir N'Tenke et Kanda (un aérodrome privé)

Op 18 mei ondernam de heer Jamar een vlucht van Elisabethstad naar Brussel met zijn De Havilland Gipsy Moth 80 PK die hij in april 1932 had aangekocht. Het toestel met kenteken ZS-ACZ kreeg de benaming "Congo - Belgique". De vluchtroute was via Broken Hill – Cairo (via de luchtlijn Imperial Airways) - Palestina – Istamboel – Sofia – Budapest – Wenen Nürnberg – Straatsburg – Parijs – Brussel dat hij op 18 juni bereikte.

Le 18 mai, M. Jamar a effectué un vol d'Elisabethville à Bruxelles dans son De Havilland Gipsy Moth 80 HP qu'il avait acheté en avril 1932. L'avion immatriculé ZS-ACZ a reçu la désignation « Congo - Belgique ». L'itinéraire du vol était via Broken Hill – Le Caire (via la ligne aérienne de l'Imperial Airways) – Palestine – Istanbul – Sofia – Budapest – Vienne Nuremberg – Strasbourg – Paris – Bruxelles qu'il a atteint le 18 juin.

De gesprekken tussen de Aéroclub en Imperial Airways om een luchtpostdienst op te starten tussen Elisabethstad en Broken Hill (Rhodesië) in 1932 aangevat bij het verlengen van de Britse lijn tot Kaapstad leidden eind augustus 1932 tot een akkoord.

Les pourparlers entre l'Aéroclub et l'Imperial Airways pour lancer un service postal aérien entre Elisabethville et Broken Hill (Rhodésie) débutent en 1932 et qui, avec l'extension de la ligne britannique jusqu'au Cap, aboutissent à un accord fin août 1932.

Iedere vrijdag rond 6 uur s 'morgens zou de heer Veasey naar Broken Hill vliegen. De vlucht duurde vijf uur. De terugreis had plaats dezelfde dag met aankomst omstreeks 17 uur. Dezelfde verbinding per spoor (467 km) nam twee dagen in beslag. Dit was dus een tijdswinst van twee dagen voor de postzendingen van en naar Elisabethstad (9 à 10 ipv 11 à 12 dagen).
Voor deze dienstverlening ontving de Aéroclub een gedeelte van het supplementair vastgesteld luchtrecht. Daarnaast ontving de Aéroclub geen andere subsidies.

Chaque vendredi vers 6 heures du matin, M. Veasey s'envolait pour Broken Hill. Le vol durait cinq heures. Le voyage de retour avait lieu le même jour avec une arrivée vers 17 heures. La même liaison ferroviaire (467 km) prenait deux jours. Ce fut un gain de temps de deux jours pour les envois postaux vers et depuis Elisabethville (9 à 10 au lieu de 11 à 12 jours).
Pour ce service, l'aéroclub recevait une partie du supplément fixé pour la surtaxe aérienne (donc une partie des 2.00 Fr). De plus, l'Aéroclub n'a reçu aucune autre subvention.

Het jaar 1933 bracht de Aéroclub du Katanga in zware problemen. Door de economische crisis keerden veel blanken terug naar Europa, waardoor het aantal leden (en dus inkomsten) gevoelig afnamen. Het onderhoud en de regelmatige schade aan de vliegtuigen kostte handenvol geld en daarenboven hadden beide piloten Veasey besloten om half 1933 Elisabethstad te verlaten.

L'année 1933 met l'Aéroclub du Katanga en grave difficulté. En raison de la crise économique, de nombreux Blancs sont rentrés en Europe, entraînant une baisse significative du nombre de membres (et donc des revenus). L'entretien et les dommages réguliers aux avions coûtaient beaucoup d'argent et en plus les deux pilotes avaient décidé de quitter Elisabethville à la mi-1933.

Op 1 juli 1933 werd de Société de Transports Aériens du Katanga (STAK) opgericht.
Dit was een commerciële entiteit. Men kocht een tweede toestel aan (De Havilland Gipsy Moth III).
Vanaf januari 1935 werd de vliegroute Elisabethstad – Broken Hill twee maal per week gevlogen; gezien Imperial Airways sinds 30 december 1934 twee maal per week de verbinding London –Kaapstad & terug maakte.

Le 1er juillet 1933, la Société de Transports Aériens du Katanga (STAK) est fondée.
Il s'agissait d'une entité commerciale. Un deuxième avion a été acheté (De Havilland Gipsy Moth III). À partir de janvier 1935, la route aérienne Elisabethville - Broken Hill était effectuée deux fois par semaine ; l'Imperial Airways faisant la liaison Londres - Le Cap et retour deux fois par semaine depuis le 30 décembre 1934.

Tevens stond de STAK in voor een regelmatige verbinding tussen Elisabethstad en Albertstad via Manono. Er werd tijdens het jaar 1933 per week 11 kg post vervoerd.

La STAK était également responsable d'une liaison régulière entre Elisabethville et Albertville via Manono. Au cours de l'année 1933, 11 kg de courrier ont été transportés par semaine.

2) Inhuldiging van de luchtlijn I.A. London- Mwanza (Tanganyika) februari 1931
2) Inauguration de la compagnie aérienne I.A. Londres- Mwanza (Tanganyika) février 1931

Op 28 februari 1931 werd de eerste regelmatige verbinding London – Mwanza tot stand gebracht. Deze verbinding volgde hetzelfde traject van de luchtlijn naar Indië tot Alexandrië (Egypte). Per trein werd de post naar Cairo overgebracht. Op 6 maart vertrok piloot Sheppard aan boord van de “City of Arundel” richting Khartoum. Op 8 maart vloog piloot B.C.H. Cross met de “City of Khartoum” via Juba en Kisumu naar Mwanza dat op10 maart bereikt werd. Er kon vanuit Engeland post verstuurd worden voor Belgisch Congo, die bij de tussenlanding in Juba uitgeladen werd. Hierdoor won men bijna 15 dagen tijd.

Le 28 février 1931, la première liaison régulière Londres-Mwanza est établie. Cette connexion suivait le même itinéraire de la ligne aérienne des Indes jusqu'à Alexandrie (Egypte). Le courrier a été transféré au Caire par train. Le 6 mars, le pilote Sheppard est parti à bord du « City of Arundel » pour Khartoum. Le 8 mars, le pilote B.C.H. Cross vola avec la « City of Khartoum » via Juba et Kisumu jusqu'à Mwanza qui fut atteint le 10 mars. Le courrier pouvait être envoyé depuis l'Angleterre pour le Congo belge, et serait alors débarqué lors de l'escale à Juba. Cela faisait gagner près de 15 jours.

Het merendeel van deze post was bestemd voor het Noord-Oosten van Congo.
Onderstaande brief voor Kabinda draagt een transitstempel van Elisabethstad op 21 maart.

La majorité de ce courrier était destinée au Nord-Est du Congo.
La lettre ci-dessous pour Kabinda porte un cachet de transit d'Elisabethville le 21 mars.



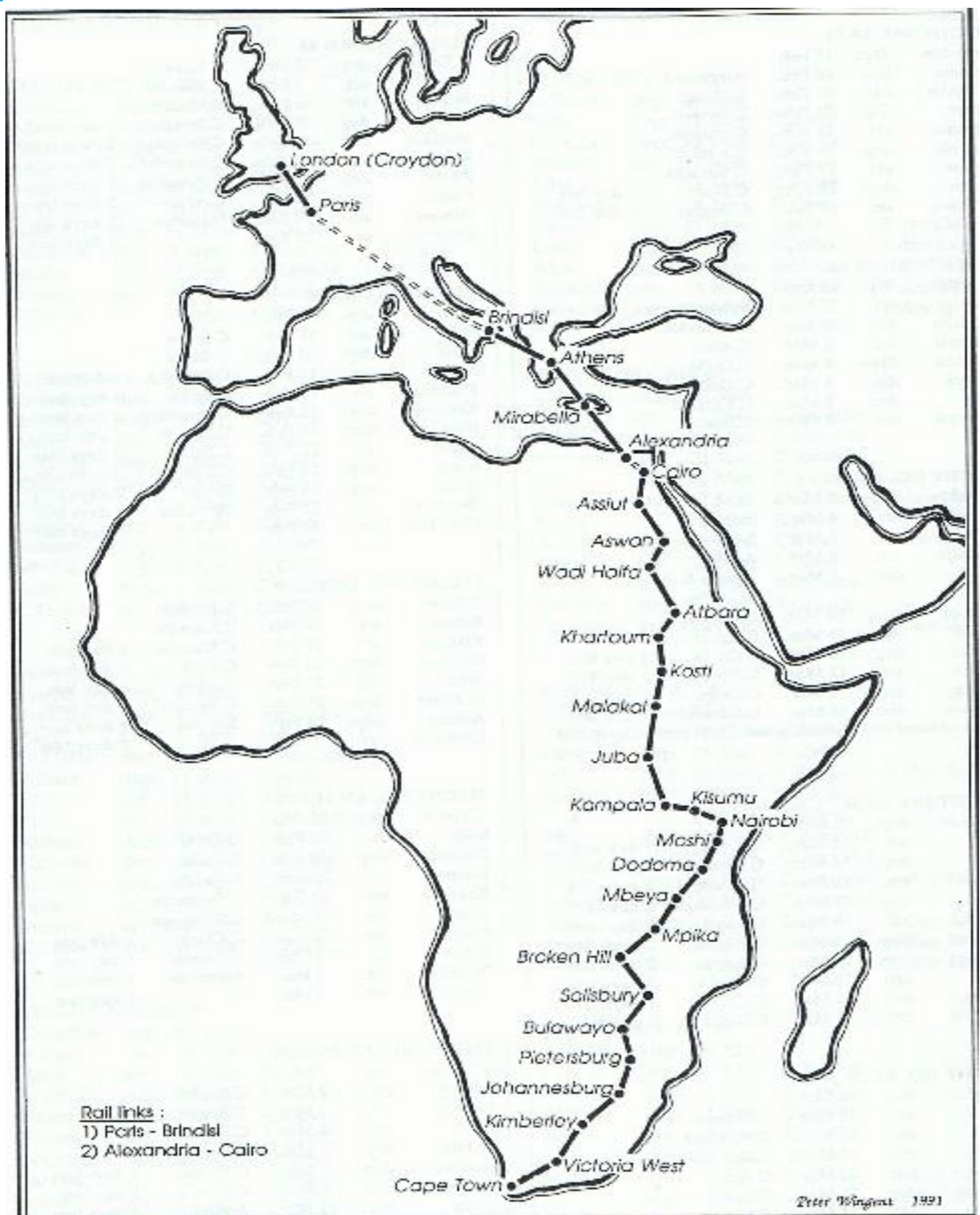
Frankering / Affranchissement :
1.25 Fr/20 gram gewoon port / port normal + 1.75 Fr vast aantekenrecht / recommandation + 4.00 Fr/10 gram luchtrecht / surtaxe aérienne = 7.00 Fr - de brief is met 2.00 Fr overgefrankeerd / la lettre est sur-affranchie de 2 Fr.

Er zijn tot op heden geen brieven uit Elisabethstad bekend die met de eerste terugvlucht op 10 maart vanuit Mwanza werden verstuurd.
À ce jour, aucune lettre connue d'Elisabethville n'a été envoyée depuis Mwanza lors du premier vol de retour le 10 mars.

3) Verlenging van de luchtlijn IA tot Kaapstad januari 1932 / 3) Extension de la ligne aérienne IA au Cap en janvier 1932

Op 20 januari 1932 had de eerste regelmatige luchtverbinding plaats tussen London en Kaapstad (Zuid Afrika). Via Nairobi en Broken Hill werd nu wekelijks deze luchtlijn heen- en terug onderhouden. Deze vlucht draagt in het boek van P. Wingent "Imperial Airways African Route 1931- 1939" het nummer AS 47.

Le 20 janvier 1932, la première liaison aérienne régulière entre Londres et Le Cap (Afrique du Sud) a eu lieu. Via Nairobi et Broken Hill, cette ligne aérienne était désormais desservie chaque semaine dans les deux sens. Ce vol porte le numéro AS 47 dans le livre de P. Wingent « Imperial Airways African Route 1931- 1939 ».



Bij de heenvlucht werd post verstuurd vanuit Elisabethstad naar Rhodesië en Zuid-Afrika. De post werd per trein naar Broken Hill overgebracht waar het toerstel van Imperial Airways de postzending aan boord nam.

Sur le vol aller, le courrier a été envoyé d'Elisabethville vers la Rhodésie et l'Afrique du Sud. Le courrier a été transporté par train jusqu'à Broken Hill où l'avion d'Imperial Airways a embarqué le courrier.

Twee brieven uit Elisabethstad verstuurd op 26 januari.
Aankomststempels Bulawayo 1 februari en Kaapstad 2 februari.

Deux lettres d'Elisabethville envoyées le 26 janvier.
Cachets d'arrivée à Bulawayo le 1er février et Cape Town le 2 février.



Frankering / Affranchissement :
2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland (port international) + 5.00 Fr/ 10 gram luchtrecht (surtaxe aérienne) = 7.00 Fr

De eerste terugvlucht vanuit Kaapstad startte op 27 januari. Deze was niet zonder problemen want de post bereikte Broken Hill pas op 4 februari, omdat zowel de "City of Basrah" als het vervangende toestel de "City of Delhi" schade opliepen.

Le premier vol retour depuis Le Cap a débuté le 27 janvier. Cela n'a pas été sans problème, car le courrier n'a atteint Broken Hill que le 4 février, car le « City of Basrah » et l'avion de remplacement « City of Delhi » ont subi des dommages.

Brieven uit Windhoek en Salisbury zijn hiervan getuigen. Deze zendingen werden via Broken Hill per spoor naar Elisabethstad overgebracht waarna een toestel van Sabena doorvloog naar Leopoldstad. Aankomst 13 februari.



Les lettres de Windhoek et de Salisbury en témoignent. Ces courriers ont été transférés par chemin de fer à Elisabethville via Broken Hill, après quoi un avion Sabena s'est envolé pour Léopoldville. Arrivée le 13 février.

Een derde toestel, nl de “City of Bagdad” werd ingezet vanaf Broken Hill waar het op 2 februari vertrok. De postzending vanuit Elisabethstad bekwam een speciale zwarte stempel op drie lijnen.

Un troisième avion, le « City of Bagdad » a été déployé depuis Broken Hill d'où il a décollé le 2 février. Le courrier d'Elisabethville a reçu un cachet noir spécial sur trois lignes.

Deze brief gepost op 26 januari bereikte Broken Hill op 29 januari. Via Nairobi (03.02) en Brindisi (Italië)(14.02) kwam hij in België aan met vlucht AN 47. Het traject Brindisi- Parijs werd per trein afgelegd.

Cette lettre postée le 26 janvier, est arrivée à Broken Hill le 29 janvier. Via Nairobi (03.02) et Brindisi (Italie) (14.02), elle est arrivée en Belgique avec le vol AN 47. Le trajet Brindisi-Paris s’est effectué par train.

Frankering / Affranchissement : 2.75 Fr landrecht (taxe de surface) (1.25 Fr/20 gr +2 x 0.75 Fr/bijkomende (supplémentaire) 20 gr) + 2.00 F aantekenrecht (recommandation) + 25.00 Fr luchtrecht (surtaxe aérienne) (5 x 5.00 Fr/10 gram) = 29.75 Fr met 3.55 Fr overgefrankeerd (sur-affranchi)

Briefwisseling die met vlucht AN 48 vertrok uit Kaapstad op 3 februari bereikte Broken Hill op 5 februari. Men vloog door tot Nairobi alwaar de post die de week eerder was verstuurd ondertussen ook was aangekomen.

La correspondance quittant Cape Town sur le vol AN 48 le 3 février arriva à Broken Hill le 5 février. Elle s’est ensuite envolée pour Nairobi où le courrier qui avait été envoyé la semaine précédente était également arrivé entre-temps.

Brief uit Elisabethstad verstuurd op2 februari naar Broken Hill. Vandaar met de “City of Karachi” tot Nairobi (07.02) de “City of Bagdad zette de reis verder tot Juba. Geen aankomststempel.

Lettre d'Elisabethville envoyée à Broken Hill le 2 février. De là avec le "City of Karachi" jusqu’à Nairobi (07.02), puis le "City of Bagdad" a continué le voyage jusqu'à Juba. Pas de cachet d'arrivée.

Frankering / Affranchissement : 1.25 Fr/20 gram landrecht België (taxe de surface pour la Belgique) + 5.00 Fr/10 gram luchtrecht (surtaxe aérienne) = 6.25 Fr.

Iedere week onderhield Imperial Airways hun luchtverbinding London- Kaapstad en terug.
Chaque semaine, l'Imperial Airways maintenait sa liaison aérienne Londres-Le Cap et retour.

Onderstaande brief maakt deel uit van de postzending verstuurd met vluchtnummer AS 65. Hij werd echter per vergissing niet uitgeladen in Broken Hill maar vloog verder tot Kaapstad dat op 5 juni 1932 bereikt werd.

La lettre ci-dessous fait partie de l'envoi postal envoyé avec le vol numéro AS 65. Cependant, par erreur, elle n'a pas été déchargée à Broken Hill mais s'est envolée pour Cape Town, qui a été atteinte le 5 juin 1932.



We mogen aannemen dat de Britse post-bediende verkeerdelijk Elisabethville voor Port Elizabeth heeft gehouden zodat de brief in de verkeerde postzak terecht kwam. Hij werd dus met AN 66, de eerstvolgende verbinding richting Londen teruggestuurd. Per spoor ging hij van Broken Hill via Sakania (11.06) naar Elisabethstad (14.06).

Nous pouvons supposer que le commis des postes britannique a pris par erreur Elisabethville pour Port Elizabeth de sorte que la lettre s'est retrouvée dans le mauvais sac postal. Elle fut donc renvoyée avec AN 66, la prochaine liaison vers Londres. Elle est allée en train de Broken Hill, via Sakania (11.06), à Elisabethstad (14.06).

Onderstaande brief werd verstuurd met vluchtnummer AN 65. Gepost op 27 mei te Elisabethstad zou hij op 13 juni London bereiken.

La lettre ci-dessous a été envoyée avec le vol numéro AN 65. Postée le 27 mai à Elisabethville, elle arriva à Londres le 13 juin.



Frankering / Affranchissement : 2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / port international surface + 15.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne (3 x 5.00 Fr/10 gram) = 17.00 Fr

Vermoedelijk woog de brief juist iets boven de 20 gram, en rekende de postbediende geen bijkomend landrecht van 1.25 Fr voor de gewichtstrap 20-40 gram.

Vraisemblablement, la lettre pesait un peu plus de 20 grammes, et le commis des postes n'a pas facturé de taxe de surface supplémentaire de 1,25 Fr pour l'échelon de poids de 20 à 40 grammes.

Nog twee voorbeelden / Deux autres exemples :



Brief gepost op 29 juli 1932 en verstuurd met vlucht n° AN 73 van 27 juli tot 5 augustus.

Lettre postée le 29 juillet 1932 et envoyée avec le vol n° AN 73 du 27 juillet au 5 août.

Frankering / Affranchissement :

1.25 Fr/20 gram landrecht België / taxe de surface Belgique + 2.00 Fr aantekenrecht / recommandation + 15.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne (3x5.00 Fr/10 gr) = 18.25 Fr

Aankomststempel 8 augustus 1932 / Cachet d'arrivée le 8 août 1932.

Brief uit Jadotville gepost op 26 juli en verstuurd met vluchtnummer AN 74 vanuit Broken Hill naar het Groot hertogdom Luxemburg.

Lettre de Jadotville postée le 26 juillet et envoyée avec le vol numéro AN 74 de Broken Hill vers le Grand-Duché de Luxembourg.



Frankering / Affranchissement :

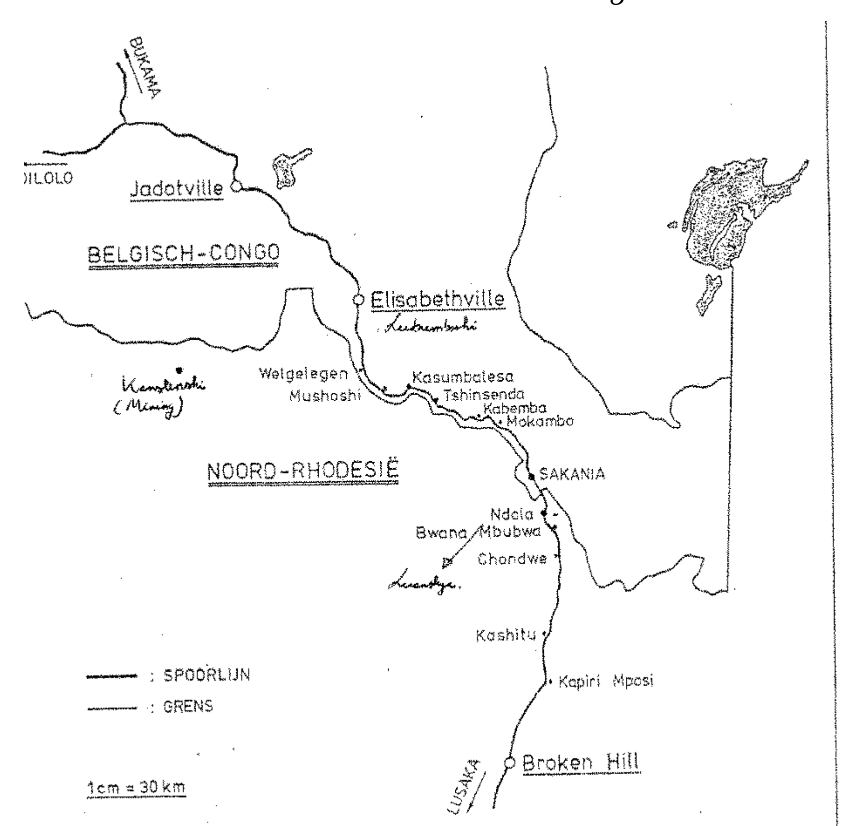
2.00 Fr landrecht België/Luxemburg / taxe de surface Belgique / Luxembourg (1.25 Fr/20 gram + 0.75 Fr per bijkomende / supplémentaire 20 gram) +15.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne (3x5.00 Fr/10 gr) waarvan 4 x 2 Fr op de achterzijde / dont 4 x 2 Fr au dos = 17.25 Fr.

Aankomststempel 15 augustus 1932 / cachet d'arrivée 15 août 1932.

4) Het akkoord tussen Aéroclub du Katanga en Imperial Airways
4) L'accord entre l'Aéroclub du Katanga et l'Imperial Airways

De overeenkomst die de Aeroclub du Katanga met Imperial Airways en de Congolese posterijen leverde een belangrijke tijdswinst op voor briefwisseling die vanuit Elisabethstad verstuurd werd of er naar toe gezonden werd. Men won immers bijna twee dagen ten opzichte van hetzelfde traject per trein dat tot nu toe de enige verbinding was met Broken Hill. De gesprekken namen meer tijd in beslag dan gedacht en het duurde tot midden augustus 1932 vooraleer alles afgerond was.

L'accord entre l'Aéroclub du Katanga avec l'Imperial Airways et la Poste du Congo a permis un gain de temps important pour les correspondances envoyées depuis ou vers Elisabethville. Après tout, ils ont gagné près de deux jours par rapport au même trajet en train qui était jusqu'à présent la seule connexion avec Broken Hill. Les pourparlers ont duré plus longtemps que prévu et il a fallu attendre la mi-août 1932 pour que tout soit terminé.



spoorlijn Elisabethville - Broken Hill	
Elisabethville	0 km
Triangle	3
Munama	14
Baya	26
Lumwani	40
Welgelegen	52
Kafuira	64
Mushoshi	79
Kibalongo	93
Kasumbalesa	104
Kawimba	121
Tshinsenda	129
Kilenko	141
Lubembe	153
Kabemba	172
Mokambo	192
Tshofoshi	203
Kipula	215
Kabumba	232
Sakania	242
Ndola	270
Broken Hill	467

Hiervoor rekenden de Congolese Posterijen een bijkomend luchtrecht van 2.00 Fr/10 gram aan. Dit tarief zou als volgt evolueren:

La Poste du Congo a facturé une surtaxe aérienne supplémentaire de 2,00 Fr/10 gramme pour cela. Ce taux évoluera comme suit :

- vanaf / à partir de 26.08.1932 : 5.00 Fr/10 gr Imperial Airways + 2,00 Fr/10 gr voor de Aéroclub (die daarvan een deel kreeg) / pour l'Aéroclub (qui en a reçu une partie)
- vanaf 25.11.1932 3.50 Fr/5 gr
- vanaf 31.03.1933 3.00 Fr/5 gr

Voor het versturen van Belgische briefwisseling via Imperial Airways tot Broken Hill en vandaar uit via de Aéroclub du Katanga naar Elisabethstad bedroeg het luchtrecht

Pour l'envoi de correspondance belge via l'Imperial Airways jusqu'à Broken Hill et de là via l'Aéroclub du Katanga jusqu'à Elisabethville, la surtaxe aérienne s'élevait à

- voor / avant 05.10.1932 5.00 Fr/10 gr I.A. + Aéroclub
- vanaf / à partir du 05.10.1932 3.50 Fr/5 gr
- vanaf 04.01.1933 3.00 Fr/5 gr

De eerste vlucht uitgevoerd door piloot J. H Veasey aan boord van zijn De Haviland 60 HP Moth had plaats op 26 augustus 1932 om 05.30 uur.

Le premier vol effectué par le pilote J. H Veasey à bord de son De Haviland 60 HP Moth a eu lieu le 26 août 1932 à 5h30.

We kennen twee soorten briefwisseling / On connaît deux types de correspondance :

4a) Gepost in het postkantoor van Elisabethstad op 25 augustus / Posté dans le bureau de poste d'Elisabethville le 25 août



Frankering / Affranchissement :

Landrecht / taxe de surface 1.25 Fr:20 gr + luchtrecht / surtaxe aérienne 5.00 Fr/10 gram + Aéroclub 2.00 Fr/10 gram = 8.25 Fr

Frankering voor Frankrijk / Affranchissement vers la France :

Landrecht / taxe de surface 2.00 Fr/20 gram + aantekenrecht / recommandation 2.00 Fr + luchtrecht / surtaxe aérienne 5.00 Fr/10 gram + Aéroclub 2.00 Fr/10 gram = 11.00 Fr



Beide brieven werden verstuurd met vluchtnummer AN 77 die op 06.09.31 London bereikte.

Les deux lettres ont été envoyées avec le vol numéro AN 77 qui a atteint Londres le 06.09.31.

4b) Brieven gepost op het vliegveld zelf konden tot op het vertrek van het vliegtuig meegestuurd worden. Ze dragen als afstempeling de privaatstempel van de Aéroclub du Katanga en een dateerstempel 26 augustus 1932 in violette inkt / Les lettres postées à l'aéroport lui-même pouvaient être envoyées jusqu'au départ de l'avion. Elles portent comme oblitération le cachet privé de l'Aéroclub du Katanga et un timbre à date du 26 août 1932 à l'encre violette.



Frankering conform bovenstaande brief voor België / Affranchissement conforme à la lettre ci-dessus pour la Belgique.

Het zwarte St Andreas- kruis werd te Brindisi aangebracht omdat het traject vanaf daar tot Parijs per trein verliep. / La croix noire de Saint-André a été placée à Brindisi parce qu'à partir delà, le trajet vers Paris se faisait en train.
Transitstempel / cachet de transit à Brindisi 16.09.1932

Onderstaande postkaart werd eveneens met de eerste vlucht richting Broken Hill meegestuurd Ze werd geschreven in Jadotstad maar gepost op het vliegveld van Elisabethstad.

La carte postale ci-contre a également été envoyée avec le premier vol via Broken Hill. Elle a été écrite à Jadotville mais postée à l'aéroport d'Elisabethville.



Naast de aankomststempel van Broken Hill op 26 augustus zien we onderaan de vermelding dat de postkaart ontvangen werd op 19 september.

A côté du cachet d'arrivée de Broken Hill du 26 août, on voit en bas la mention que la carte postale a été reçue le 19 septembre.

Waarom zijn beide stukken niet verstuurd met vlucht AN 77 die normaal op 6 september aankwam, noch met vlucht AN 78 die op 11 september aankwam in London maar enkel met vlucht AN 79 mat aankomst te London op 18 september?

Pourquoi les deux documents n'ont-ils pas été envoyés avec le vol AN 77 qui arrivait normalement le 6 septembre, ni avec le vol AN 78 qui arrivait à Londres le 11 septembre, mais seulement avec le vol AN 79 qui arrivait à Londres le 18 septembre ?

Twijfelde een ijverige postbeambte in Broken Hill aan het karakter van deze poststukken omdat ze geen “officiële” poststempel droegen? Tekenden de Congolese Posterijen verzet aan tegen deze postbus? Feit is dat per 21 september de postbus op het vliegveld van Elisabethstad verwijderd werd.

Un employé des postes zélé de Broken Hill a-t-il douté de la nature de ces envois parce qu'ils n'étaient pas oblitérés par des cachets « officiels » ? La Poste du Congo s'est-elle opposée à cette boîte aux lettres ? Le fait est qu'à partir du 21 septembre, la boîte aux lettres de l'aéroport d'Elisabethville a été supprimée.







Frankering / Affranchissement :
1.25 Fr/ 20 gram landrecht België / taxe de surface Belgique + 14.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne (2 x 7.00 Fr/10 gram) = 16.25 Fr (1.00 Fr te veel gekleefd / sur-affranchi).

Er zijn ook losse zegels en fragmenten bekend die de stempel van de Aéroclub dragen.
Op basis van bovenstaande weten we dat ze afgestempeld zijn tussen 26.08 en 21.09.1932.

On connaît aussi des timbres détachés et des fragments portant le cachet de l'Aéroclub. Sur la base de ce qui précède, nous savons qu'ils ont été oblitérés entre le 26.08 et le 21.09.1932.





Bij de eerste terugvlucht vanuit Broken Hill naar Elisabethstad op 26 augustus nam piloot Veasey zowel briefwisseling van Europa mee (gepost uiterlijk 17 augustus) alsook een vijftiental brieven uit Broken Hill.

Lors du premier vol de retour de Broken Hill vers Elisabethville le 26 août, le pilote Veasey a emporté avec lui de la correspondance en provenance d'Europe (postée au plus tard le 17 août) ainsi qu'une quinzaine de lettres de Broken Hill.



Frankering 5 d. Aankomststempel Elisabethstad 26.08.32 om 14 uur.
Volgens een bepaalde bron werd deze stempel enkel op tien brieven geslagen.

Affranchissement à 5d. Cachet d'arrivée d'Elisabethville du 26.08.32 à 14h.
Selon une source sure, ce timbre n'a été apposé que sur dix lettres.



Brief van dezelfde vlucht naar Elisabethville met de handtekening van de piloot Veasey.
Let op de annulering aangebracht te Broken Hill verschilt van de vorige brief.

Lettre transportée par ce même vol pour Elisabethville portant la signature du pilote Veasey.
A noter l'oblitération apposée à Broken Hill différente de la lettre précédente.

Vanaf 26 augustus 1932 stond de Aéroclub du Katanga wekelijks in voor de luchtverbinding met Broken Hill. In diverse naslagwerken wordt deze vlucht als een proefvlucht beschouwd en geeft men de datum van 26 september 1932 als de eerste regelmatige vlucht. Frank Broeckaert geeft in het tijdschrift van de Studiegroep van Belgisch Congo van 09/1996 aan dat berichten uit “l’Essor du Congo” duidelijk maken dat vanaf 26 augustus iedere week gevlogen werd.

A partir du 26 août 1932, l'Aéroclub du Katanga assure la liaison aérienne avec Broken Hill sur une base hebdomadaire. Dans divers ouvrages de référence, ce vol est considéré comme un vol d'essai et la date du 26 septembre 1932 est donnée comme le premier vol régulier. Frank Broeckaert indique dans le bulletin du Studiegroep van Belgisch Congo du 09/1996 que des rapports de "l'Essor du Congo" précisent qu'à partir du 26 août, chaque semaine a été survolée.

Onderstaande brief vormt hiervan een onomstotelijk bewijs.
La lettre ci-dessous en est la preuve incontestable.



Brief van Jadotstad van 6 september 1932, met transitstempel Elisabethstad 08.09.32.
Met de derde vlucht op 9 september overgebracht naar Broken Hill.

Lettre de Jadotville du 6 septembre 1932, avec un cachet de transit d’Elisabethville du 08.09.32. Avec le troisième vol du 9 septembre transporté à Broken Hill.

Frankering / affranchissement :

2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland (op achterzijde) / taxe internationale de surface (au verso) + 14.00 Fr luchtrecht   / surtaxe aérienne (2 x 7.00 Fr/10 gram waarvan 8.00 Fr op achterzijde / dont 8.00 Fr au dos) = 16.00 Fr.

De volgende bladzijde somt alle vluchten van de Aéroclub op tot eind juni 1933.

La page suivante liste tous les vols de l'Aéroclub jusqu'à fin juin 1933.

Vluchten Aéroclub du Katanga				Corresponderende vluchten Imperial Airways				
	Aller/heen	Retour/terug		vol BK H - Londres			vol Londres - B H	
N°	E-BH	BH - E	N° AN	B H	Londres	N° AS	Londres	Broken Hill
1	**26,08,32**	**26,08,32**	77	26,08,32	06,09,32	77	17,08,32	26,08,32
2	02,09,32	04,09,32	78	02,09,32	11,09,32	78	24,08,32	04,09,32
3	09,09,32	09,09,32	79	09,09,32	18,09,32	79	31,08,32	09,09,32
4	16,09,32	16,09,32	80	16,09,32	25,09,32	80	07,09,32	16,09,32
5	24,09,32	24,09,32	81	24,09,32	02,10,32	81	14,09,32	23,09,32
6	30,09,32	30,09,32	82	30,09,32	09,10,32	82	21,09,32	30,09,32
7	07,10,32	07,10,32	83	07,10,32	16,10,32	83	28,09,32	07,10,32
8	14,10,32	14,10,32	84	14,10,32	23,10,32	84	**05,10,32**	14,10,32
9	21,10,32	22,10,32	85	21,10,32	01,11,32	85	12,10,32	21,10,32
10	28,10,32	28,10,32	86	28,10,32	06,11,32	86	19,10,32	28,10,32
11	04,11,32	04,11,32	87	04,11,32	13,11,32	87	26,10,32	04,11,32
12	11,11,32	11,11,32	88	11,11,32	20,11,32	88	02,11,32	11,11,32
13	18,11,32	18,11,32	89	18,11,32	27,11,32	89	09,11,32	18,11,32
14	25,11,32	25,11,32	90	25,11,32	04,11,32	90	16,11,32	25,11,32
15	02,12,32	02,12,32	91	02,12,32	11,12,32	91	23,11,32	02,12,32
16	09,12,32	09,12,32	92	09,12,32	18,12,32	92	30,11,32	09,12,32
17	15,12,32	17,12,32	93	17,12,32	24,12,32	93	07,12,32	15,12,32
18	23,12,32	23,12,32	94	23,12,32	01,01,32	94	14,12,32	23,12,32
19	30,12,32	30,12,32	95	30,12,32	10,01,32	95	21,12,32	30,12,32
20	06,01,33	06,01,33	96	06,01,33	16,01,33	96	28,12,32	06,01,33
21	13,01,33	13,01,33	97	13,01,33	23,01,33	97	04,01,33	13,01,33
22	20,01,33	20,01,33	98	20,01,33	29,01,33	98	11,01,33	20,01,33
23	27,01,33	27,01,33	99	27,01,33	05,02,33	99	18,01,33	27,01,33
24	03,02,33	03,02,33	100	03,02,33	12,02,33	100	25,01,33	03,02,33
25	10,02,33	10,02,33	101	10,02,33	19,02,33	101	01,02,33	10,02,33
26	17,02,33	17,02,33	102	17,02,33	26,02,33	102	08,02,33	17,02,33
27	24,02,33	24,02,33	103	24,02,33	06,03,33	103	15,02,33	24,02,33
28	03,03,33	03,03,33	104	03,03,33	12,03,33	104	22,02,33	03,03,33
29	10,03,33	10,03,33	105	10,03,33	19,03,33	105	01,03,33	10,03,33
30	17,03,33	17,03,33	106	17,03,33	26,03,33	106	08,03,33	17,03,33
31	24,03,33	24,03,33	107	24,03,33	02,04,33	107	15,03,33	24,03,33
32	31,03,33	31,03,33	108	31,03,33	09,04,33	108	22,03,33	31,03,33
33	07,04,33	07,04,33	109	07,04,33	16,04,33	109	29,03,33	07,04,33
34	14,04,33	14,04,33	110	14,04,33	23,04,33	110	05,04,33	14,04,33
35	21,04,33	21,04,33	111	21,04,33	30,04,33	111	12,04,33	21,04,33
36	28,04,33	28,04,33	112	28,04,33	07,05,33	112	19,04,33	28,04,33
37	04,05,33	04,05,33	113	05,05,33	13,05,33	113	26,04,33	04,05,33
38	11,05,33	11,05,33	114	12,05,33	20,05,33	114	03,05,33	11,05,33
39	18,05,33	18,05,33	115	19,05,33	27,05,33	115	10,05,33	18,05,33
40	25,05,33	26,05,33	116	26,05,33	06,06,33	116	17,05,33	25,05,33
41	*01,06,33*	*01,06,33*	117	02,06,33	10,06,33	117	24,05,33	01,06,33
42	*08,06,33*	08,06,33	118	09,06,33	19,06,33	118	31,05,33	08,06,33
43	15,06,33	15,06,33	119	16,06,33	24,06,33	119	07,06,33	15,06,33
44	22,06,33	22,06,33	120	23,06,33	01,07,33	120	14,06,33	22,06,33
45	29,06,33	29,06,33	121	30,06,33	08,07,33	121	21,06,33	29,06,33

De vijfde vlucht van de Aéroclub had plaats op 24 september, één dag later dan gepland. Bepaalde stukken dragen een getypte opmerking “première liaison aérienne Elisabehville Broken Hill en correspondance directe avec l’Imperial Airways Capetown Londres 26 septembre 1932”. Deze informatie is foutief en gaf aanleiding tot misverstanden bij verzamelaars. Daarenboven is de datum van 26 september verkeerd, want op die datum was het toestel dat de 81ste vlucht AN uitvoerde al in Khartoum. De post bereikte België op 3 oktober 1932.

Le cinquième vol de l'Aéroclub a eu lieu le 24 septembre, un jour plus tard que prévu. Certaines pièces portent une note dactylographiée « première liaison aérienne Elisabehville Broken Hill et correspondance directe avec l'Imperial Airways Capetown Londres 26 septembre 1932 ». Cette information est erronée et a donné lieu à des malentendus parmi les collectionneurs. De plus, la date du 26 septembre est erronée, car à cette date l'avion effectuant le 81e vol AN était déjà à Khartoum. Le courrier arriva en Belgique le 3 octobre 1932.



Frankering / affranchissement :
1.25 Fr/20 gram landrecht België / taxe internationale de surface + 7.00 Fr/10 gram luchtrecht / surtaxe aérienne inclusief / incluant 2.00 Fr/10 gr Aéroclub = 8.25 Fr

Begin oktober verstuurde de heer Robilart – gewezen voorzitter van de Aéroclub en woonachtig te Brussel een brief naar diverse firma’s om bekendheid te geven van de luchtverbinding tussen Broken Hill en Elisabethstad. Hierin bevestigde hij het nieuwe luchtrecht, nl 3.50 Fr/5 gram dat vanaf dan geldig was vanuit België.

Début octobre, Mr. Robilart – ancien président de l'Aéroclub et résidant à Bruxelles – a envoyé une lettre à différentes compagnies pour faire connaître la liaison aérienne entre Broken Hill et Elisabethville. En cela, il a confirmé le nouveau tarif aérien, de 3.50 Fr / 5 grammes qui était désormais valable depuis la Belgique.

Vlucht AS 84 zou de eerste vlucht worden waarbij officieel bekend werd gemaakt dat men post voor Katanga op deze manier kon versturen.

Le vol AS 84 serait le premier vol où il a été officiellement annoncé que le courrier pour le Katanga pourrait être envoyé de cette manière.

Briefwisseling werd al vanaf eind september in Deurne klaargemaakt (door leden van de Aéroclub van Antwerpen, andere post uit Brussel is gekend met vertrekstempel 04.10. Het Britse toestel vertrok immers op 5 oktober vanuit Croydon en Broken Hill werd op 14 oktober bereikt. Dezelfde dag vloog de Aéroclub naar Elisabethstad.

La correspondance était déjà préparée à Deurne à partir de fin septembre (par des membres de l'Aéroclub d'Anvers, un autre courrier de Bruxelles est connu avec le cachet de départ du 04.10. Après tout, l'avion britannique est parti de Croydon le 5 octobre et Broken Hill a été atteint en octobre 14. Le même jour, l'Aéroclub a volé vers Elisabethville.



Frankering / affranchissement :

1.25 Fr/20 gr landrecht / taxe de surface + 3.50Fr/5 gram luchtrecht / surtaxe aérienne = 4.75 Fr en dus 0.25 Fr te veel / et donc 0.25 Fr de trop.

De Britse postnota waarin men meldde dat briefwisseling voor Elisabethstad via de Aéroclub zou worden bezorgd verscheen pas op 5 oktober s'morgens, waardoor bijna geen post voor Katanga werd afgegeven. De meeste Briste poststsukken werden dus met vlucht AS 85 van 12 oktober 1932 verstuurd met aankomst te broken Hill op 21 oktober.

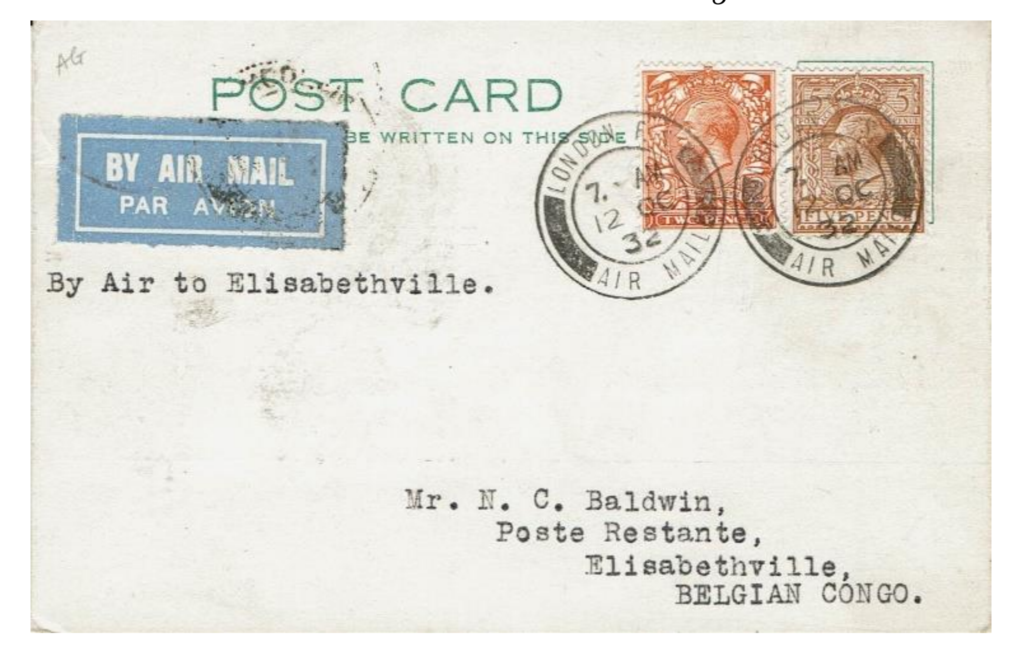


La note postale britannique indiquant que la correspondance pour Elisabethville serait distribuée via l'Aéroclub n'est apparue que le 5 octobre au matin, de sorte que presqu'aucun courrier n'a été distribué pour le Katanga. La plupart des envois britanniques ont donc été envoyés sur le vol AS 85 du 12 octobre 1932, arrivant à Broken Hill le 21 octobre.

Het port werd vastgesteld op 1S 3d voor brieven per ½ oz en 7 d voor postkaarten.

L'affranchissement a été fixé à 1S 3d pour les lettres par ½ oz et à 7 d pour les cartes postales.

Vervoerd met de 9de terugvlucht van de Aeroclub. / Transporté sur le 9ème vol retour de l'Aéroclub.



Carte postale affranchie au tarif de 7d transportée par ce même 9ème vol.

Briefkaart gefrankeerd tegen het tarief van 7d vervoerd door dezelfde 9e vlucht.

Bij toeval vonden we onderstaande brief uit Zwitserland gepost op 12 oktober en verstuurd met dezelfde vlucht van Imperial Airways. De transitstempels van Cairo op 15.10 en Broken Hill van 22.10 vormen hiervan het bewijs.

Par hasard, nous avons trouvé la lettre suivante de Suisse postée le 12 octobre et envoyée sur le même vol d'Imperial Airways. Les cachets de transit du Caire le 15.10 et de Broken Hill le 22.10 en sont la preuve.

Ondanks het feit dat hij bestemd is Livingstone in Noord- Rhodesié werd de brief door de Aéroclub du Katanga dezelfde dag naar Elisabethstad gevlogen. Via gewone weg kwam hij op 25 oktober te Livingstone aan.

Bien qu'étant destinée à Livingstone en Rhodésie du Nord, la lettre a été envoyée par avion à Elisabethville le même jour par l'Aéroclub du Katanga. Elle est arrivée à Livingstone le 25 octobre par des moyens normaux.



Frankering / Affranchissement:

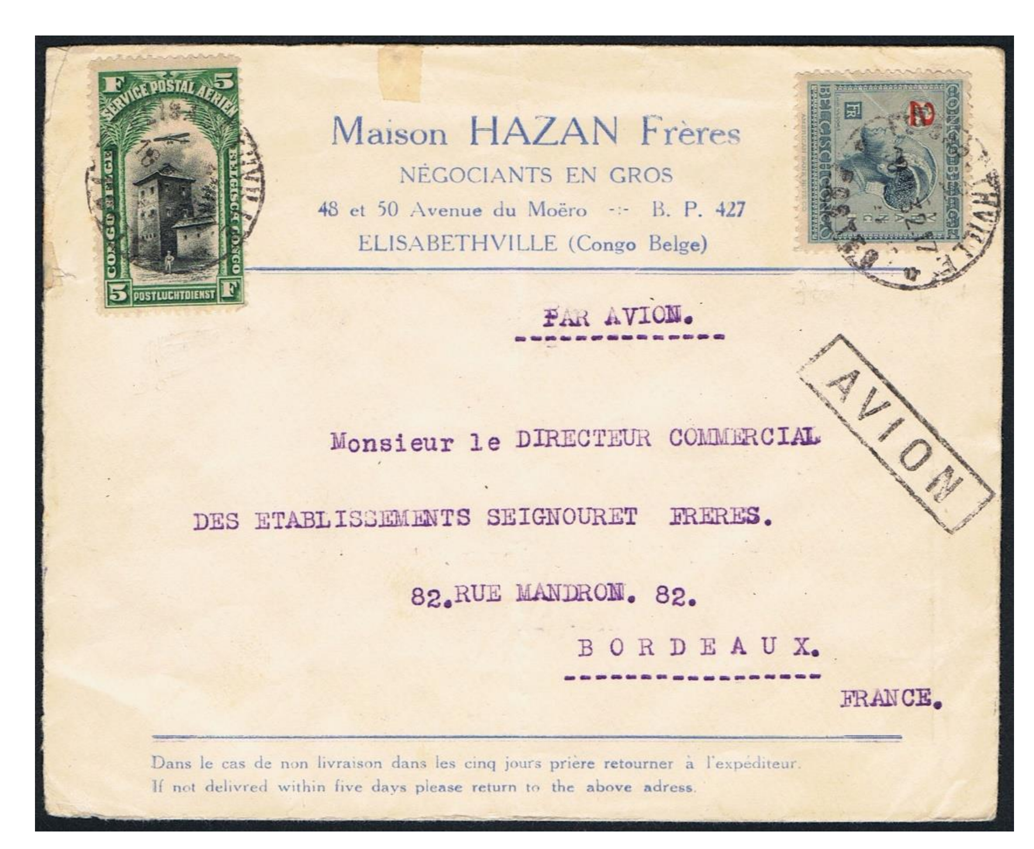
0.30 FS/20 gr landrecht / taxe de surface + 0.75 FS/10 gr luchtrecht / surtaxe aérienne = 1.05 FS

We mogen aannemen dat dit één van de eerste brieven uit Zwitserland is die met de Aéroclub du Katanga werd vervoerd.

On peut supposer qu'il s'agit d'une des premières lettres de Suisse qui a été transportée avec l'Aéroclub du Katanga.

Hieronder een brief verstuurd met de 12de heenvlucht van de Aéroclub op 11 november om dan met vlucht AN 88 van Imperial Airways naar Europa te worden gevlogen.

Ci-dessous, une lettre envoyée avec le 12e vol aller de l'Aéroclub du 11 novembre à destination de l'Europe avec le vol AN 88 d'Imperial Airways.



Frankering / Affranchissement : 2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 7.00 Fr/10 gram luchtrecht / surtaxe aérienne waarvan 2.00 Fr op de rugzijde / dont 2.00 Fr au dos.

Vanaf 25 november 1932 werd het Congolese luchtposttarief voor het vervoer via de Aéroclub aangepast naar 3.50 Fr/5 gram. Dit was dus vanaf de 14de vlucht.

A partir du 25 novembre 1932, le tarif aérien congolais pour le transport via l'Aéroclub est modifié à 3,50 Fr/5 gramme. C'était donc à partir du 14e vol.

Frankering / affranchissement : 2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 3.50 Fr/5 gram luchtrecht / surtaxe aérienne.

Deze brief uit Jadotstad gepost op 25.11 bereikte zijn bestemming met vlucht AN 90.

Cette lettre de Jadotville postée le 25.11 a atteint sa destination avec le vol AN 90.



Er werd vanuit Elisabethstad niet alleen post aangevoerd met bestemming Europa, maar ook voor de zuidelijk gelegen landen zoals blijkt uit onderstaande poststukken.

Le courrier n'était pas seulement distribué depuis Elisabethville avec destination l'Europe, mais aussi pour les pays du sud, comme le montrent les envois postaux ci-dessous.



Brief gepost op 24.11.1932 te Elisabethstad voor Durban (Natal). Vervoerd met vlucht N° 14 van de Aéroclub naar Broken Hill (25.11) en vandaar met vluchtnummer AN 90 van Imperial Airways richting Kaapstad.

Lettre postée le 24.11.1932 à destination d'Elisabethville pour Durban (Natal). Transportée sur le vol N° 14 de l'Aéroclub à Broken Hill (25.11) et de là sur le vol Imperial Airways AN 90 jusqu'à Cape Town.

Het luchtrecht voor deze bestemmingen was eveneens vastgesteld op 3.50 Fr/5 gram.
Le tarif aérien pour ces destinations a également été fixé à 3,50 Fr/5 gramme.

Hieronder een tweede voorbeeld / Ci-dessous un deuxième exemple.



Brief gepost op 1 december te Elisabethstad en met vlucht N° 15 van de Aéroclub overgebracht naar Broken Hill op 2 december. Vandaar met vluchtnummer AS 91 naar Kaapstad dat op 4 december werd bereikt.

Lettre postée le 1er décembre à destination d'Elisabethville et transférée à Broken Hill le 2 décembre sur le vol N° 15 de l'Aéroclub. De là, avec le vol numéro AS 91 vers Cape Town, qui a été atteint le 4 décembre.

De eerste officiële Griekse postzending naar Elisabethstad via de Aéroclub vertrok op 23 december 1932 uit Athene met vluchtnummer AS 95. Op 30 december voerde de Aéroclub de 19de verbinding uit tussen Broken Hill en Elisabethstad.

Le premier envoi postal grec officiel à destination d'Elisabethville via l'Aéroclub est parti d'Athènes le 23 décembre 1932 avec le numéro de vol AS 95. Le 30 décembre, l'Aéroclub a effectué la 19e connexion entre Broken Hill et Elisabethville.



Bovenstaande aangetekende brief werd eerst naar Elisabethstad gevlogen en daarna met de 20ste vlucht van de Aéroclub terug naar Broken Hill (transitstempel 06.01.33) om tenslotte op 9 januari Harrismith (Zuid Afrika) te bereiken. Bemerk de speciale violette privaatstempel.

La lettre recommandée ci-dessus a d'abord été envoyée par avion vers Elisabethviile puis avec le 20e vol retour de l'Aéroclub à Broken Hill (cachet de transit 06.01.33) pour finalement atteindre Harrismith (Afrique du Sud) le 9 janvier. Remarquez le cachet privé violet spécial.



Frankering / affranchissement :
0.60 Fr drukwerk / tarif imprimé + 7.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 2 x 3.50 Fr/5 gr

Brief gepost te Elisabethstad op 6 januari 1933 maar wellicht te laat om nog met de 20ste vlucht van de Aéroclub meegenomen te worden. Hij werd met de 21ste vlucht vervoerd en bereikte Broken Hill op 13 januari, alwaar hij met vluchtnummer AN97 naar Athene werd overgebracht.

Lettre postée à Elisabethville le 6 janvier 1933, mais peut-être trop tard pour figurer sur le 20e vol de l'Aéroclub. Elle a été transportée sur le 21e vol et a atteint Broken Hill le 13 janvier, où elle a été transférée à Athènes avec le vol numéro AN97.

Vanaf 4 januari 1933 werd het Belgisch luchtrecht voor het vervoer per vliegtuig tot Elisabethstad gewijzigd naar 3.00 Fr/ 5 gram. Onderstaande brief uit Elsene werd gepost op 7 februari 1933 en vertrok met vlucht N° AS 102 tot Broken Hill, alwaar hij met de 26ste terugvlucht van de aéroclub Elisabethstad bereikte op 17 februari.

A partir du 4 janvier 1933, la surtaxe aérienne belge sur le transport par avion à destination d'Elisabethville est passée à 3,00 Fr / 5 grammes. La lettre ci-dessous en provenance d'Ixelles fut postée le 7 février 1933 et partit avec le vol N° AS 102 à destination de Broken Hill, où elle atteignit Elisabethville par le 26e vol retour de l'Aéroclub du 17 février.



Frankering / affranchissement:

1.25 Fr/20 gram landrecht / taxe de surface + 12.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 4 x 3.00 Fr/5 gram

Onderstaande brief voor Heliopolis (Egypte) gepost op 26 januari 1933 bereikte Broken Hill de volgende dag via de 23ste vlucht van de Aéroclub. Via vluchtnummer AN 99 werd hij naar Cairo overgevlogen die op 1 februari bereikt werd via o.a. de "Helena", een Handley Page HP42W van Imperial Airways die terugkwam van een gelegenheidsbezoek aan Zuid-Afrika.



La lettre ci-contre pour Héliopolis (Egypte) postée le 26 janvier 1933, atteint Broken Hill le lendemain via le 23e vol de l'Aéroclub. Via le vol AN 99, elle a été transportée au Caire qui a été atteint le 1er février via le "Helena", un Handley Page HP42W d'Imperial Airways revenant d'une visite occasionnelle en Afrique du Sud.

Frankering /affranchissement :

2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 6.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 2 x 3.00 Fr/5 gram.

Op 31 maart 1933 werd het tarief voor Egypte en Zuid- Afrika op 3.50 Fr per 10 gram gebracht.
Le 31 mars 1933, le tarif pour l'Egypte et l'Afrique du Sud est porté à 3,50 francs par 10 gr.

Nochtans had de gouverneur generaal reeds op 15 februari 1933 een verordening uitgevaardigd waarbij de nieuwe tarieven werden bekendgemaakt. Het duurde echter toch nog tot 29 maart vooraleer het in de krant “L’essor du Congo” verscheen.

Cependant, le gouverneur général avait déjà émis une ordonnance le 15 février 1933, annonçant les nouveaux tarifs. Cependant, il a fallu attendre le 29 mars avant qu’elle paraîsse dans le journal "L'essor du Congo".



Brief van Elisabethstad gepost op 10 maart 1933 voor Brussel. Vervoerd met de 29ste vlucht van de Aéroclub en vlucht AN105 van Imperial Airways.

Lettre d'Elisabethville postée le 10 mars 1933 pour Bruxelles. Transportée sur le 29ème vol de l'Aéroclub et le vol AN105 d'Imperial Airways.

Frankering / affranchissement : 2.00 Fr (1.25 Fr/20 gr +0.75 Fr per bijkomende 20 gr supplémentaire) + 28.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 8 x 3.50 Fr/5 gram

Onderstaande brief werd gericht aan de heer Robilart oud voorzitter van de Aéroclub du Katanga. Gepost op 16 maart werd hij de volgende dag overgevlogen met de 30ste vlucht van de Aéroclub. Via vlucht AN 106 bereikte hij Brussel op 27 maart.

La lettre ci-dessous était adressée à Monsieur Robilart, ancien président de l'Aéroclub du Katanga. Posté le 16 mars, il s'est envolé le lendemain avec le 30e vol de l'aéroclub. Il atteint Bruxelles le 27 mars via le vol AN 106.



Frankering / Affranchissement :

1.25 Fr/20 gram landrecht / taxe de surface + 14.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 4 x 3.50 Fr/5 gram waarvan 5 .00 Fr op rugzijde / dont 5.00 Fr au dos.

Vanaf 31 maart 1933 werd in Congo een nieuw luchtecht van kracht zijnde 3.00 Fr/ 5 gram voor Europa. Hieronder een aantekende brief verstuurd naar Ierland op 13 april met vlucht N° 34 van de Aéroclub en vlucht AN 110 van Imperial Airways.

A partir du 31 mars 1933, une nouvelle surtaxe aérienne entre en vigueur au Congo, 3,00 Fr / 5 grammes pour l'Europe. Ci-dessous une lettre recommandée envoyée en Irlande le 13 avril avec le vol N° 34 de l'Aeroclub et le vol AN 110 d'Imperial Airways.



Frankering / Affranchissement:

2.00 Fr/ 20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 2.00 Fr aantekenrecht / recommandation + 6.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 2 x 3.00 Fr/5 gram

Vanaf vlucht AS 113 op 26 april 1933 werd de vluchtduur met een dag ingekort. Het toestel bereikte nu Broken Hill op een donderdag in plaats van de vrijdag. Vanuit Kaapstad bleef de regeling tot Broken Hill onveranderd met aankomst iedere vrijdag. De Aéroclub zag zich genoodzaakt om vanaf begin mei nu op donderdag te vliegen in plaats van de vrijdag. (vanaf vlucht N° 37).

À partir du vol AS 113 du 26 avril 1933, la durée du vol a été raccourcie d'un jour. L'avion a maintenant atteint Broken Hill un jeudi au lieu d'un vendredi. De Cape Town, l'arrangement est resté inchangé jusqu'à Broken Hill avec des arrivées tous les vendredis. L'Aéroclub a été contraint de voler le jeudi au lieu du vendredi à partir de début mai. (à partir du vol N° 37).

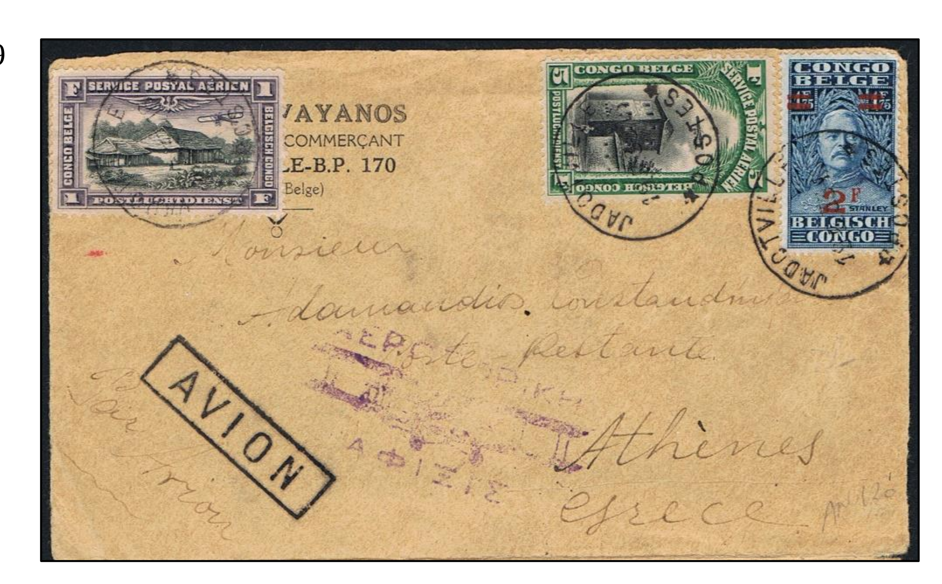
Bij de 40ste terugvlucht vanuit Broken Hill liep het vliegtuig vande Aéroclub zware schade op. Het toestel werd teruggebracht naar Broken Hill voor herstelling en de poststukken werden per trein naar Elisabethstad gebracht. Pas op 8 juni was het toestel hersteld om de 42ste terug-vlucht uit te voeren. Als dusdanig hebben de terugvlucht N° 40, heen- en terugvlucht N°41 en de heenvlucht N° 42 niet plaatsgevonden, tenzij de Aéroclub een ander vliegtuig inschakelde.

Lors du 40e vol de retour de Broken Hill, l'avion de l'Aeroclub a subi de lourds dommages. L'avion a été retourné à Broken Hill pour réparation et les courriers ont été transportés à Elisabethville par train. Ce n'est que le 8 juin que l'avion a été récupéré pour le 42e vol de retour. A ce titre, le vol retour N° 40, le vol aller et retour N°41 et le vol aller N° 42 n'ont eu lieu que si l'Aéroclub engageait un autre aéronef.



Brief van Rhodos van 30 mei 1933 en via de Italiaanse luchtvaartmaatschappij naar Rome overgebracht om per trein naar Brindisi te reizen. Daar werd het aan boord genomen van vlucht AN 118. Via Alexandrië (03.06) kwam hij op 8 juni te Broken Hill aan en kon met het herstelde toestel naar Elisabethstad worden overgebracht.

Lettre de Rhodes datée du 30 mai 1933 et transportée à Rome via la compagnie aérienne italienne pour voyager en train jusqu'à Brindisi. Là, elle a été emmenée à bord du vol AN 118. Par Alexandrie (03.06), elle est arrivée à Broken Hill le 8 juin et a pu être transférée à Elisabethstad avec l'avion réparé.



Brief verstuurd uit Jadotstad op 19 juni 1933 naar Athene. Via Elisabethstad op 22 juni met de 44ste vlucht van de Aéroclub naar Broken Hill overgevlogen. Vandaar met vluchtnummer AN120 van Imperial Airways naarAthene. Aakomst 29 juni.

Lettre envoyée de Jadotville le 19 juin 1933 vers Athènes. Via Elisabethville le 22 juin avec le 44ème vol de l'Aéroclub qui s'est envolé pour Broken Hill. De là, avec le vol numéro AN120 d'Imperial Airways à destination d'Athènes. Arrivée le 29 juin.

Frankering / Affranchissement :
2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 6.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 2 x 3.00 Fr/5 gram

Gezien op 1 juli 1933 de STAK werd opgericht die de activiteiten van de Aéroclub du Katanga zou overnemen mogen we stellen dat met N° 45 wellicht de laatste vlucht onder hun regie was. Vandaar dat we de lijst met vlucht-overzichten dan stopzetten.

Puisque la STAK a été fondée le 1er juillet 1933, qui allait reprendre les activités de l'Aéroclub du Katanga, on peut dire que le N° 45 était probablement le dernier vol sous leur direction. C'est pourquoi nous arrêtons la liste avec des aperçus à ce vol.

5) De oprichting van S.T.A.K
5) La création de S.T.A.K

Zoals onder rubriek 1) gemeld werd de "Société des Transports Aériens du Katanga" kortweg STAK op 1 juli 1933 opgericht. Of de nieuwe vereniging onmiddellijk het transporteren van briefwisseling tussen Elisabethstad en Broken Hill en terug overnam is niet bekend. Wellicht gebeurde dit geleidelijk aan want in de loop van 1934 ondernam de Aéroclub bijna geen acitiviteiten meer.

Comme indiqué à la section 1), la « Société des Transports Aériens du Katanga » en abrégé STAK a été fondée le 1er juillet 1933. On ne sait pas si la nouvelle association a immédiatement pris en charge le transport de la correspondance entre Elisabethville et Broken Hill et retour. Peut-être est-ce arrivé progressivement car au cours de l'année 1934 l'Aéroclub n'a pratiquement plus d'activités.

In elk gaval was deze vereniging winstgevend zoals bleek uit hun eerste werkingsjaar dat liep van 1 juli 1933 tot 31 december 1934.

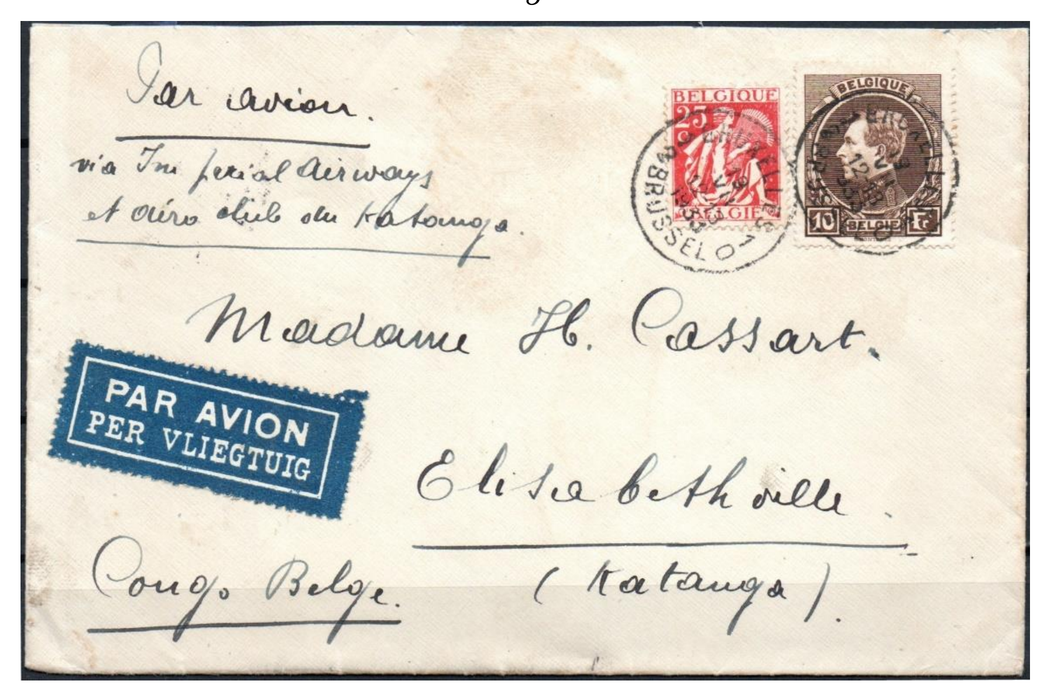
Quoi qu'il en soit, cette association fut rentable comme en témoigne sa première année de fonctionnement, qui s'étala du 1er juillet 1933 au 31 décembre 1934.



Brief uit Jadotstad gepost op 8 augustus 1933 en via transit te Elisabethstad op 9 auguustus overgevlogen naar Broken Hill. Vandaar met vlcuht N° AN 127 naar Europa gevlogen. Aankomst Luxemburg op 21.08.1933.

Lettre de Jadotville postée le 8 août 1933 et envoyée par avion à Broken Hill via transit par Elisabethville le 9 août. De là, elle s'envola avec le vol N° AN 127 vers l'Europe. Arrivée à Luxembourg le 21.08.1933.

Frankering / affranchissement :
1.25 Fr/20 gr landrecht / taxe de surface Luxemburg (= België) + 2.00 Fr aantekenrecht / recommandation + 9.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 3 x 3.00 Fr/ 5gram



Brief per vliegtuig verzonden vanuit Brussel op 19 juli 1933 naar Elisatehstad, waar het op 27 juli aankwam. Routeringsverzoek van de verzender " Par avion / via Imperial Airways / et aéro club du Katanga (Per vliegtuig / via Imperial Airways / en Katanga Aeroclub").

Lettre expédiée par avion de Bruxelles le 19 juillet 1933 à destination d'Elisatehville où elle parvint le 27 juillet. Demande de routage de l'expéditeur “Par avion / via Imperial Airways / et aéro club du Katanga”.

Frankering / affranchissement :
1.25 Fr /20gr (01.12.30) + 3 x 3F/5gr (15.02.33) = 10.25 Fr par 25c carmin Cérès et 10F brun Grand Montenez (Paris)



Nog een aangetekende brief uit Jadotstad bestemd voor Kaapstad, gepost op 12.09.1933.
Via Elisabethstad op 13 september naar Broken Hill gevlogen alwaar hij met vluchtnummer AS 132 Kaapstad bereikte op 16 september.

Une autre lettre recommandée de Jadotville à destination du Cap, postée le 12.09.1933.
Elle s'est envolée via Elisabethville le 13 septembre vers Broken Hill ensuite elle a atteint Cape Town le 16 septembre avec le vol numéro AS 132.

Frankering / Affranchissement :
2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 2.00 Fr aantekenecht / recommandation + 3.50 Fr/10 gram luchtrecht / surtaxe aérienne = 7.50 Fr.

Tot slot een aangetekende brief gepost te Elisabethstad op 29 november 1933 voor Parijs. Per vliegtuig overgebracht naar Broken Hill en met vluchtnummer AN 143 naar Parijs.

Enfin, une lettre recommandée postée à Elisabethville le 29 novembre 1933 pour Paris. Transféré par avion à Broken Hill et avec le vol numéro AN 143 vers Paris.

Frankering / affranchissement : 2.00 Fr/20 gram landrecht buitenland / taxe internationale de surface + 2.00 Fr aantekenrecht / recommandation + 6.00 Fr luchtrecht / surtaxe aérienne 2 x 3.00 Fr/5 gram.

Vanaf 1934 mogen we met grote stelligheid aannemen dat de Aéroclub du Katanga niet meer instond voor de verbinding met Broken Hill. Vandaar dat poststukken verstuurd vanaf 1 januari 1934 in dit artikel niet meer besproken worden.
A partir de 1934, on peut supposer sans risque que l'Aéroclub du Katanga n'était plus responsable de la liaison avec Broken Hill. C'est pourquoi les envois postaux expédiés à partir du 1er janvier 1934 ne sont plus abordés dans cet article.

Epiloog / Epilogue :

Met de inhuldiging van een regelmatige luchtlijn tussen Brussel en Leopoldstad door Sabena op 23 februari 1935 en achtereenvolgens naar Elisabethstad in november 1935 werd het versturen van Katangese post via de Britse lijn minder efficiënt. De briefwisseling voor Europa werd nu rechtstreeks toevertrouwd aan Sabena en Air Afrique en het vervoer van poststukken door de STAK werd wellicht grotendeels stopgezet.
Avec l'inauguration d'une ligne aérienne régulière entre Bruxelles et Léopoldville par la Sabena le 23 février 1935 et successivement vers Elisabethville en novembre 1935, l'envoi du courrier katangais via la ligne britannique devient moins efficace. La correspondance pour l'Europe était désormais confiée directement à la Sabena et à Air Afrique et le transport des envois postaux par STAK a peut-être été en grande partie arrêté.

Bronnen / Sources :

- Het luchtpostvervoer tussen België en Belgisch Congo 1920- 1940
- De luchtrechten & bepalingen betreffende de luchtpost
- E. Broeckaert, Movements of Aircraft on Imperial Airways – African Route 1931-1939, Winchester 1991, Peter Wingent
- La Conquète de l'air 1930- 1935, maandelijks tijdschrift
- Artikels van de Studiegroep van Belgisch Congo en de Belgian Congo Study Circle
- Eigen opzoekingswerk / Travail personnel de recherche

België ontsluit Congo

La Belgique s'ouvre au Congo

Par Mark Bottu

In de vijftiende eeuw verschenen de Portugezen als eerste Europeanen. Vooral in West-Afrika, kwam vanaf de zestiende eeuw een grootschalige slavenhandel op gang, die al gauw overging in Nederlandse en Britse handen. Geschat wordt dat er zo'n 10-15 miljoen Afrikanen weggevoerd zijn uit hun continent, waarvan 1 miljoen naar Noord-Amerika. De slavenhandel zorgde voor het ontstaan van nieuwe koninkrijken - zoals dat van de Ashanti - totdat de Europese kolonisatie ook deze van hun macht beroofde. Aan de oostkust van het continent eiste de Arabische slavenhandel haar tol.

Au XVe siècle, les Portugais furent les premiers Européens à apparaître. Surtout en Afrique de l'Ouest, un commerce d'esclaves à grande échelle a commencé à partir du XVIe siècle, qui est rapidement passé aux mains des Hollandais et des Britanniques. On estime qu'environ 10 à 15 millions d'Africains ont été déportés de leur continent, dont 1 million vers l'Amérique du Nord. La traite des esclaves a donné naissance à de nouveaux royaumes - comme celui des Ashanti - jusqu'à ce que la colonisation européenne les prive également de leur pouvoir. Sur la côte Est du continent, la traite négrière arabe a fait des ravages.

Van Congo-Vrijstaat naar Belgisch Congo
De l'Etat Indépendant du Congo au Congo Belge

In de negentiende eeuw werd Afrika, net als veel andere gebieden, opgedeeld tussen hoofdzakelijk het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Ook Portugal en Duitsland hadden bezittingen in Afrika. De (Koloniale) Conferentie van Berlijn vond plaats tussen 15 november 1884 en 26 februari 1885 en alle belangrijke Europese landen waren aanwezig. Ze stelde regels op zodat Afrika eerlijk werd verdeeld onder de Europese grootmachten. In zo'n 20 jaar was heel Afrika bezet door België (Kongo), Engeland (zuiden en oosten van Afrika), Frankrijk (noorden en westen), Duitsland (Namibië en Kameroen), Italië (Libië), Portugal (Angola, Mozambique) en Spanje (zuiden van Marokko).

Au XIXe siècle, comme beaucoup d'autres régions, l'Afrique était divisée principalement entre le Royaume-Uni et la France. Le Portugal et l'Allemagne possédaient également des possessions en Afrique. La conférence de Berlin (coloniale) a eu lieu entre le 15 novembre 1884 et le 26 février 1885 et tous les grands pays européens étaient présents. Elle a établi des règles pour que l'Afrique soit équitablement répartie entre les puissances européennes. En une vingtaine d'années, toute l'Afrique était occupée par la Belgique (Congo), l'Angleterre (Afrique du Sud et de l'Est), la France (Nord et Ouest), l'Allemagne (Namibie et Cameroun), l'Italie (Libye), le Portugal (Angola, Mozambique) et Espagne (sud du Maroc).

Afrika bestond voor 1880 uit 10.000 stammen en in 1900 maar uit 40 landen. Hiervan werden er 36 bestuurd door Europees land. Na de conferentie waren alleen Liberia, Ethiopië, Oranje Vrijstaat en de Zuid-Afrikaanse Republiek nog onafhankelijk.

L'Afrique était composée de 10 000 tribus avant 1880 et de seulement 40 pays en 1900. Parmi ceux-ci, 36 étaient contrôlés par des pays européens. Après la conférence, seuls le Libéria, l'Éthiopie, l'État libre d'Orange et la République sud-africaine étaient encore indépendants.

Formeel werd ook de Kongo-Vrijstaat (Etat Independant du Congo) een onafhankelijk land. Dit land werd echter als privébezit toegewezen aan koning Leopold II van België. Wel legde de Algemene Akte van de Conferentie van Berlijn op 26 februari 1885 een aantal voorwaarden op, met name:

Officiellement, l'État Indépendant du Congo est également devenu un pays indépendant. Cependant, cette terre a été attribuée comme propriété privée au Roi Léopold II de Belgique. Toutefois, l'Acte Général de la Conférence de Berlin du 26 février 1885 imposait un certain nombre de conditions, notamment :

- Vrijheid van handel en scheepvaart op de Congostroom (geen invoerrechten)
- Neutraliteit van de Congolese gebieden in geval van conflict.
- Feitelijke inbezitname met het oog op het doen gelden van rechten.
- Materiële en geestelijke verheffing van de inboorlingen.
- Bestrijding van de slavenhandel.
- Liberté de commerce et de navigation sur le fleuve Congo (pas de droits d'importation)
- Neutralité des territoires congolais en cas de conflit.
- Possession effective en vue de faire valoir des droits.
- Élévation matérielle et spirituelle des indigènes.
- Lutte contre la traite négrière.

België reageerde niet enthousiast, maar het parlement gaf op 30 april 1885 de koning toestemming ook koning van Congo te zijn, mits geen beroep zou worden gedaan op Belgische financiële of militaire steun.

La Belgique ne réagit pas avec enthousiasme, mais le parlement autorise le roi, le 30 avril 1885, à être également roi du Congo, à condition qu'aucun appel ne soit fait au soutien financier ou militaire belge.

Ondertussen was Henry Morton Stanley (Denbigh (Wales), 28 januari 1841 – Londen, 10 mei 1904), een Welsh-Amerikaans journalist en ontdekkingsreiziger, in 1879-80 in dienst van de "Association Internationale Africaine" van koning Leopold II van België voor de tweede maal de Kongostroom afgevaren en nam hij het gebied aan de zuidelijke oever voor deze in bezit en legde daarmee de grondslag voor de Kongo-Vrijstaat. In 1881 stichtte hij de handelspost Leopoldstad, het latere Kinshasa.

Pendant ce temps, Henry Morton Stanley (Denbigh (Pays de Galles), 28 janvier 1841 – Londres, 10 mai 1904), journaliste et explorateur gallois-américain, fut employé en 1879-80 par l'Association Internationale Africaine du roi Léopold II de Belgique pour la deuxième fois, il a descendu le fleuve Congo et a pris possession de la zone sur la rive sud pour celle-ci, jetant ainsi les bases de l'État Indépendant du Congo. En 1881, il fonde le poste Léopoldville, plus tard Kinshasa.

In 1871, had jij van de New York Herald de opdracht gekregen op zoek te gaan naar David Livingstone, een beroemde Britse ontdekkingsreiziger, die in Oost-Afrika naar de bronnen van de Nijl zocht, maar reeds enkele jaren niet gezien was. In Ujiji, aan de oostelijke oever van het Tanganyikameer, zag hij een blanke die hij meteen aansprak met de beroemde woorden "Dr. Livingstone, I presume?". Samen maakten ze een tocht over het Tanganyika-meer, waarna Stanley terugkeerde naar de kust en Livingstone zijn tocht voortzette.

En 1871, il a été chargé par le New York Herald de rechercher David Livingstone, un célèbre explorateur britannique, qui avait recherché en Afrique de l'Est les sources du Nil, mais n'avait pas été vu depuis plusieurs années. A Ujiji, sur la rive orientale du lac Tanganyika, il a vu un homme blanc auquel il s'est immédiatement adressé avec les mots célèbres "Dr Livingstone, je présume ?". Ensemble, ils ont fait un voyage à travers le lac Tanganyika, après quoi Stanley est retourné à terre et Livingstone a continué son voyage.

In 1874-1877 maakte Stanley een van de grootste en belangrijkste ontdekkingsreizen naar Oost- en Centraal-Afrika. Nadat hij eerst het Victoriameer en het Tanganyika-meer geëxploreerd had, ging hij door naar de Lualaba. Livingstone had gedacht dat dit de bron van de Nijl was, doch na hem had Verney Lovett Cameron vastgesteld dat de rivier te laag lag om de Nijl te zijn en waarschijnlijk de Kongo was. Stanley voer de rivier af tot aan de zee en bewees daarmee dat Cameron gelijk had.

En 1874-1877, Stanley a effectué l'un des plus grands et des plus importants voyages de découverte en Afrique orientale et centrale. Après avoir d'abord exploré le lac Victoria et le lac Tanganyika, il a continué vers le Lualaba. Livingstone avait pensé que c'était la source du Nil, mais après lui Verney Lovett Cameron avait déterminé que le fleuve était trop bas pour être le Nil et était probablement le Congo. Stanley a descendu la rivière jusqu'à la mer, donnant raison à Cameron.

In 1887 maakte Stanley zijn laatste reis om Emin Pasha op te sporen. Hij reisde opnieuw de Kongo op en trok vervolgens door het regenwoud van het Kongogebied naar het gebied rond het Albertmeer, waar Emin Pasha werd gevonden. Tijdens de terugreis naar Zanzibar ontdekten ze het Edwardmeer en het Ruwenzori-gebergte.

En 1887, Stanley effectua son dernier voyage pour retrouver Emin Pacha. Il a voyagé à nouveau au Congo, puis a traversé la forêt tropicale de la région du Congo jusqu'à la région du lac Albert, où Emin Pacha a été trouvé. Sur le chemin du retour à Zanzibar, ils découvrirent le lac Edward et les montagnes Ruwenzori.

Bevaarbare waterwegen verbonden door spoorlijnen
Voies navigables reliées par des chemins de fer

Zonder de spoorweg is Kongo geen penny waard / H. M. Stanley
Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un centime S.M. Stanley

In 1885 kwam Leopold II dus in het bezit van een onontgonnen gebied met een oppervlakte van 80 maal België. Teneinde dit enorme gebied tot ontwikkeling te brengen – en vooral nadat in verschillende regio's – vooral in het ver van de zee gelegen Katanga – ertsmijnen ontdekt werden, had men behoefte aan een uitgebreid verkeersnet.

En 1885 Léopold II entre ainsi en possession d'un territoire non aménagé d'une superficie de 80 fois la Belgique. Afin de développer cette immense zone – et surtout après la découverte de mines de minerai dans plusieurs régions – en particulier au Katanga loin de la mer – il fallait un vaste réseau de trafic.

Geen enkel land ter wereld beschikt over een zo uitgebreid net van bevaarbare binnenlandse waterwegen als onze ex-kolonie. Uiteindelijk zullen niet minder dan 13.708 km geëxploiteerd worden. Op deze waterlopen komen echter aanzienlijke niveauverschillen met steile watervallen voor. Deze moeten overbrugd worden door spoorlijnen.

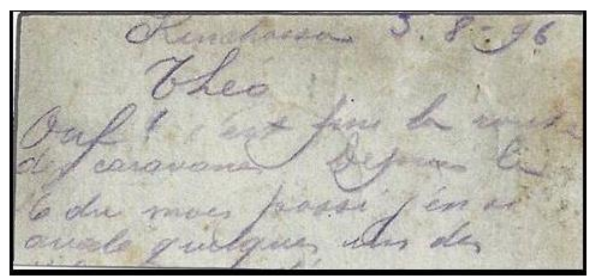
Aucun pays au monde ne possède un réseau aussi étendu de voies navigables intérieures que notre ancienne colonie. A terme, pas moins de 13 708 km seront exploités. Cependant, des différences importantes de niveau avec des chutes d'eau abruptes se produisent sur ces cours d'eau. Celles-ci doivent être remplacées par des voies ferrées.

Het belangrijkste waterbekken wordt gevormd door de Congostroom met zijn vertakkingen. Maar ook hier moet de verbinding met de Atlantische Oceaan overbrugd worden. Daarom werd een spoorweg aangelegd van Matadi naar Leopoldville (Kinshasa). Het eerste gedeelte Matadi-Tumba werd geopend op 1 juli 1896. De spoorweg werd voltooid op 16 maart 1898. Vergeten we niet dat al het materiaal voor het

aanleggen van deze spoorlijn door dragers moest worden aangebracht. De dodentol bedroeg 132 Europeanen en niet minder dan 1800 autochtonen !

Le bassin hydrographique principal est formé par le fleuve Congo avec ses affluents. Mais là aussi, la connexion avec l'océan Atlantique doit être comblée. Par conséquent, un chemin de fer a été construit de Matadi à Léopoldville (Kinshasa). Le premier tronçon de Matadi-Tumba fut inauguré le 1er juillet 1896. Le chemin de fer fut achevé le 16 mars 1898. Rappelons que tout le matériel pour la construction de ce chemin de fer devait être transporté par des porteurs. Le bilan humain (nombre de morts) est de 132 Européens et pas moins de 1800 indigènes !





Afb. 1 - PS nr. 11, 15 c., geschreven te Kinshasa op 3 augustus 1896, per postloper naar Tumba, gestempeld op 10 augustus te Lukungu (in werkelijkheid te Tumba), per trein naar Matadi (12.VIII.1896) en per boot naar Boma (I2.VII.I896). Ingescheept op de Niger van de Compagnie de Liverpool, komt het te Gent aan op 12.IX.1896.

Figure. 1 - EP n° 11, 15 c., écrit à Kinshasa le 3 août 1896, transporté à pied à Tumba, annulé le 10 août à Lukungu (cachet utilisé à Tumba), puis par train à Matadi (12.VIII.1896) et par bateau pour Boma (I2.VII.I896). Embarqué sur le Niger de la Compagnie de Liverpool, il arrive à Gand le 12.IX.1896.

Lukungu (halte op de karavaanroute en sorteercentrum) ontving een stempel op 1.VII.1896. Deze werd naar Tumba gebracht dat - als voorlopig eindpunt van de spoorlijn - "sous-perception" werd op 25.XI.1896. Deze kaart is vervoerd van Tumba met de spoorweg, gesuggereerd in het begin van de tekst: "*Ouf ! C'est fini la route des caravanes*... ".

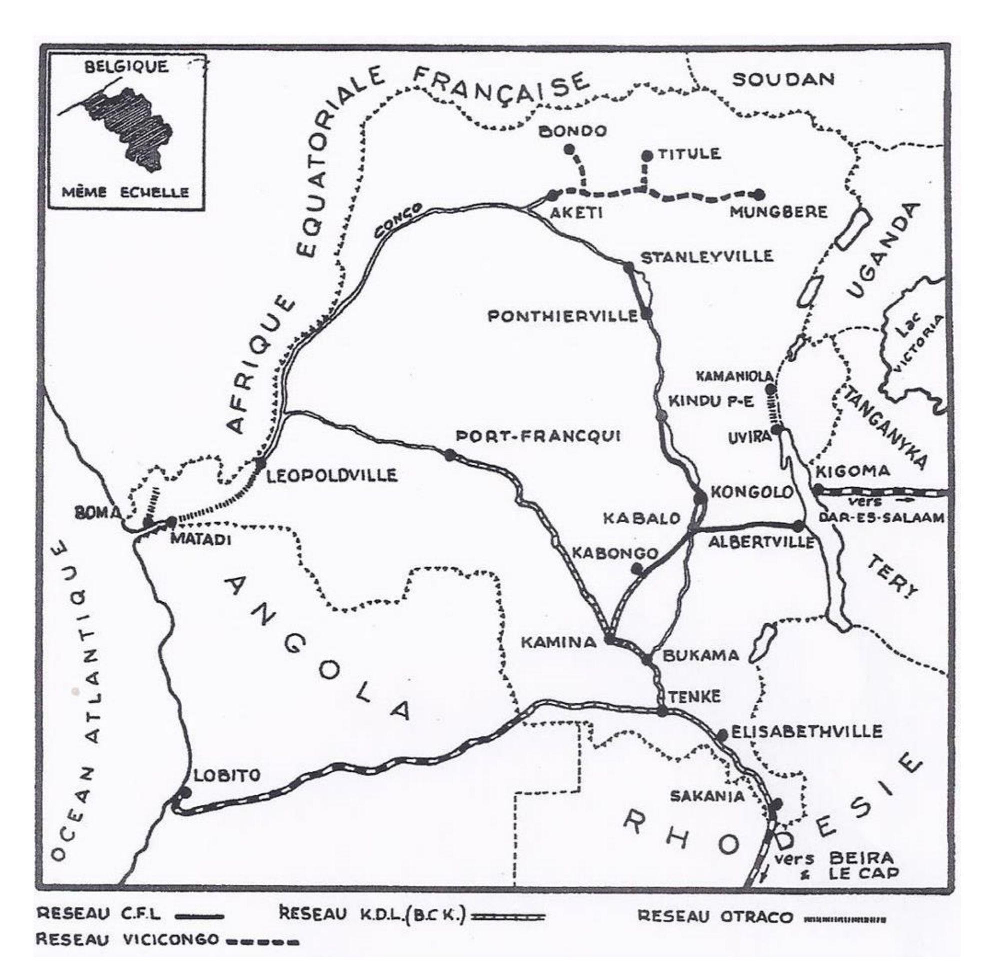
Lukungu (arrêt sur la route des caravanes et centre de tri) a reçu un cachet le 1.VII.1896. Celui-ci fut amené à Tumba qui - en tant que terminus provisoire du chemin de fer - devint "sous-perception" le 25.XI.1896. Cette carte a été transportée de Tumba par voie ferrée, suggéré au début du texte : « *Ouf ! C'est fini la route des caravanes...* ».

Industrieel belangrijk was de opening van een spoorweg vanuit Boma in Noordelijke richting. Begonnen in 1889 loopt hij tot Lukula (81 km) in 1901 en tot Tshela (140 km) in 1916.

L'ouverture d'un chemin de fer de Boma dans la direction du Nord était industriellement importante. Commencé en 1889, il relie Lukula (81 km) en 1901 et Tshela (140 km) en 1916.

De industriële ontwikkeling van Katanga vereiste belangrijke Noord-Zuid verbindingen. Er werd gebruik gemaakt van de Congostroom, die grotendeels goed bevaarbaar was van Leopoldville tot Stanleyville. Een eerste stuk spoorweg (125 km), onderving de watervallen rond Stanleyville en Ponthierville. Het kwam klaar in 1906. Een tweede stuk (365 km) verbond Kindu met Kongolo (1911). Een zijarm verbindt Kabalo met Albertville aan het Tanganikameer (1916).

Le développement industriel du Katanga nécessitait d'importantes connexions Nord-Sud. Le fleuve Congo a été utilisé, qui était en grande partie navigable de Léopoldville à Stanleyville. Un premier tronçon de voie ferrée (125 km) traverse les chutes autour de Stanleyville et Ponthierville. Il fut achevé en 1906. Un deuxième tronçon (365 km) reliait Kindu à Kongolo (1911). Un embranchement latéral relie Kabalo à Albertville sur le lac Tanganika (1916).



Afb. 2 - Overbrugging van het niet bevaarbare gedeelte van de Congostroom en ontwikkeling van de verbindingsspoorwegen. (Ex. Gallant o.c.).

Figure. 2 - Ponter la partie non navigable du fleuve Congo et développer les voies ferrées de liaison. (Ex. Gallant o.c.).

Het aansluiten van Katanga aan het Congolees net werd noodzakelijk omdat in 1911 de Engelse spoorlijn vanuit de Kaap Elisabethville bereikte. Het deel Elisabethville – Bukama werd in 1911 vanuit beide steden aangevat, maar door de oorlogsomstandigheden slechts in 1918 voltooid.

Le raccordement du Katanga au réseau congolais devenait nécessaire car en 1911 le chemin de fer anglais du Cap atteignait Elisabethville. La section Elisabethville - Bukama a été commencée en 1911 à partir des deux villes, mais n'a été achevée qu'en 1918 en raison des conditions de guerre.

In de naoorlogse jaren werden bijkomende lijnen vanuit Katanga opengesteld. Enerzijds een lijn van de firma B.C.K. (Bas-Congo au Katanga) die Elisabethville over Tenke met Port-Franqui verbindt, waar ze aansluit op de Kasai-rivier. Anderzijds de lijn Tenke-Dilole, die in Angola wordt verder getrokken tot Lobito en de meest directe verbinding van Katanga met de Atlantische Oceaan vormt.

Des lignes supplémentaires du Katanga ont été ouvertes dans les années d'après-guerre. D'une part, une ligne de la société B.C.K. (Bas-Congo au Katanga) reliant Elisabethville à travers Tenke à Port-Franqui où elle rejoint la rivière Kasaï. D'autre part, la ligne Tenke-Dilole, qui se prolonge en Angola jusqu'à Lobito et constitue la liaison la plus directe du Katanga à l'océan Atlantique.



Afb. 3 - Brief van Brussel (6.XI.1934) naar Elisabethvílle (3.XII.1934). Speciaal tarief (5.I.1927) voor Congo is 1,50 fr. (tot 20 g) + 0,90 fr. / 20 g. Brief tussen 20 en 40 g. = 2,40 fr.

Figure. 3 - Lettre expédiée de Bruxelles (6.XI.1934) à destination d'Elisabethville (3.XII.1934). Le tarif spécial (5.I.1927) pour le Congo est de 1,50 fr. (jusqu'à 20 g) + 0,90 fr. / 20 g. Lettre entre 20 et 40 g. = 2,40 fr.

Op talrijke kaarten – ook nog na WO I (o.a. in "Mouvement Géographique" van 28.11.20) - vinden we een spoorlijn Stanleyville – Gondokoro die als rechtstreekse verbinding tussen Congo en Nijl gepland was door Leopold II. Na de teruggave van de Lado-enclave aan Soudan in 1912 was deze niet langer prioritair.

Sur de nombreuses cartes - même après la Première Guerre mondiale (y compris dans "Mouvement Géographique" du 28.11.20) - on trouve une ligne de chemin de fer Stanleyville - Gondokoro qui a été prévue par Léopold II comme une liaison directe entre le Congo et le Nil. Après le retour de l'enclave de Lado au Soudan en 1912, ce n'était plus une priorité.

Gallant besluit op p. 264/5 :' : Le chemin de fer est resté un moyen de transport excellent, aussi bien pour les envois postaux que pour les voyageurs, parce que le train, mieux que n'importe quel autre moyen de communication, est capable de transporter un volume important sur une grande distance en peu de temps, à des conditions avantageuses. Tous les envois postaux amenés au Congo ou réexpédiés à l'étranger par la voie de la surface empruntèrent le chemin de fer sur une distance qui, dans bien des cas, dépassa 2.000 km. « … "Le transport de courrier par la voie ferrée se fit comme par la voie d'eau, gratuit ; l'acheminement des collis postaux fut rémunéré. ».

Een uitgebreid land zonder wegen
Un vaste pays sans route

Bij de aanvang van de kolonisatie (1885) beschikte Congo enkel over smalle paden, niet toegankelijk voor enig voertuig. Alle transport diende door dragers te gebeuren. De eerste autoweg van Buta naar Bambili werd aangelegd vanaf 1897, met de bedoeling de rivieren Itimbiri en Uele te verbinden, teneinde de Lado-enclave toegankelijk te maken.

Au début de la colonisation (1885), le Congo n'avait que des chemins étroits, inaccessibles à tout véhicule. Tous les transports devaient être effectués par des porteurs. La première route de Buta à Bambili a été construite à partir de 1897, avec l'intention de relier les rivières Itimbiri et Uele, afin de rendre accessible l'enclave du Lado.





Afb. 4 - Vraagkaart nr. 13 voor internationale dienst, geschreven 17.VIII.I897 in "Equateur". Verzending Leopoldville 3.IX.1897 (blauw stempel). Doorvoer Boma 10.IX.I897 (blauw stempel op de achterzijde). Aangekomen in Antwerpen met de Albertville I op 2.X.1897 en in Gent op dezelfde dag.

Figure. 4 – Entier Volet Demande n°13 pour service international, écrite 17.VIII.I897 à "Equateur". Envoi de Léopoldville 3.IX.1897 (cachet bleu). Transit à Boma 10.IX.I897 (cachet bleu au dos). Arrivé à Anvers par l'Albertville I le 2.X.1897 et à Gand le même jour.

In 1918 openden de Engelse een weg van Redjaf op de Nijl tot dicht tegen Aba. Deze werd op Kongolees grondgebied doorgetrokken tot Niangara en later van Aba naar Faradje en naar Watsa.Talrijke maatschappijen werden opgericht die wegen aanlegden en onderhielden. Deze werden aangepast aan zwaar verkeer: bestaande bruggen werden versterkt, ponten werden ingericht om belangrijke rivieren over te steken en de wegen werden verhard.

En 1918, les Anglais ouvrirent une route de Redjaf sur le Nil jusqu'à Aba. Celle-ci s'est étendue sur le territoire congolais jusqu'à Niangara puis d'Aba à Faradje et à Watsa.De nombreuses sociétés ont été créées pour construire et entretenir des routes. Celles-ci ont été adaptées au trafic intense : les ponts existants ont été renforcés, des bacs ont été installés pour traverser les fleuves importants et les routes ont été pavées.

Het zich uitbreidende wegennet werd opgenomen in een groter geheel met waterwegen en spoorwegen. Hieraan worden reeds zeer vroeg luchtverbindingen toegevoegd. Hierdoor ontstaat progressief een verkeersnet dat de meest afgelegen industriële en agrarische gebieden en ook de missieposten zal verbinden met de grotere centra.

Le réseau routier en expansion a été incorporé dans un ensemble plus vaste avec des voies navigables et des chemins de fer. Les liaisons aériennes s'y ajoutent très tôt. Cela créera progressivement un réseau de circulation qui reliera les zones industrielles et agricoles les plus reculées ainsi que les postes de mission avec les plus grands centres.

Het luchtverkeer
Transport aérien

De essentiële vooruitgang van de postdienst bestaat in de snelheid waarmee de post zijn bestemming kan bereiken. Het hoeft dan ook geen betoog dat in een uitgebreid land als Kongo, de ontwikkeling van een luchtvaartnet een belangrijke stap betekent in de ontwikkeling van de postbedeling.

Le progrès essentiel du service postal réside dans la rapidité avec laquelle le courrier peut atteindre sa destination. Il va sans dire que dans un pays étendu comme le Congo, le développement d'un réseau aérien représente une étape importante dans le développement de la distribution postale.

Reeds in 1889 stelde een van de secretarissen-generaal van Kongo-Vrijstaat voor officiële post per luchtballon te transporteren. Telkens bij aankomst van de Europese post in Matadi zou de post per luchtballon naar Boma (de toenmalige hoofdstad) gebracht werden. Na een korte periode werden deze experimenten opgegeven en vervangen door een transport met postduiven. Maar ook dit werd snel verlaten.

Dès 1889, l'un des secrétaires généraux de l'État Indépendant du Congo proposa que le courrier officiel soit transporté en montgolfière. Chaque fois que le courrier européen arrivait à Matadi, le courrier était transporté en montgolfière jusqu'à Boma (la capitale à l'époque). Après une courte période de temps, ces expériences ont été abandonnées et remplacées par un transport avec des pigeons voyageurs. Mais cela aussi a été rapidement abandonné.

Reeds in 1911 werd een commissie opgericht om de ontwikkeling van luchtdiensten in Congo te bestuderen. Na enkele weinig succesvolle proeven in 1912-13 in Katanga, zal na WO I gebruikt gemaakt worden van watervliegtuigen, die met succes tijdens de oorlog op het Tanganyika-meer werden ingezet. De *Societé Nationale pour l'Etude du Transport Aerien* (SNETA) wordt belast met het ontwikkelen van een luchtlijn tussen Kinshasa en Stanleystad, die de loop van de Kongostroom volgt. Ze wordt *Ligne Aerienne Roi Albert* (LARA) gedoopt. Het eerste gedeelte tussen Kinshasa en N'Gombe wordt op 1 juli 1921 in gehuldigd. De lijn wordt verlegd tot Lisala (met tussenlandingen in Coquilhatstad en Mobeka) en uiteindelijk doorgetrokken tot Stanleystad op 21 juli 1922. Ze werd gevlogen met Lepy-Lepen-watervliegtuigen met drie plaatsen. Hoewel deze lijn aanvankelijk te kampen had met onregelmatigheid en onveiligheid, ging ze toch een belangrijke rol spelen in het postvervoer.

Dès 1911, une commission est créée pour étudier le développement des services aériens au Congo. Après quelques essais infructueux au Katanga en 1912-13, les hydravions seront utilisés après la Première Guerre mondiale, ceux qui ont été déployés avec succès sur le lac Tanganyika pendant la guerre. La Société Nationale pour l'Etude du Transport Aérien (SNETA) fut chargée de développer une ligne aérienne entre Kinshasa et Stanleyville, qui suivra le cours du fleuve Congo. Elle fut baptisée Ligne Aerienne Roi Albert (LARA). Le premier tronçon entre Kinshasa et N'Gombe est inauguré le 1er juillet 1921. La ligne a été déplacée à Lisala (avec des escales à Coquilhatville et Mobeka) et finalement prolongée à Stanleystad le 21 juillet 1922. Elle a volé sur des hydravions à trois places Lepy-Lepen. Bien

que cette ligne ait d'abord souffert d'irrégularités et d'insécurité, elle a néanmoins commencé à jouer un rôle important dans le transport postal.





Afb. 5 - Aangetekende brief van Bukama (11.II.1926) naar Antwerpen (5 III.I926). In Congo verzonden met de LARA - luchtpost naar Matadi. Speciaal omkaderd stempel in blauw en rood.

Figure. 5 - Lettre recommandée de Bukama (11.II.1926) vers Anvers (5 III.I926). Expédiée au Congo avec LARA - poste aérienne vers Matadi. Cachet spécial encadré en bleu et rouge.

In 1923 richte de SNETA samen met het Gouvernement de ‘ *Societé Anonyme Belge d’Exploitation de la Navigation Aerienne’* (SABENA) op. Ze heeft zich actief ingezet voor de bevordering van de luchtvaart in Kongo. De LARA-verbinding werd vervangen door een rechtstreeks verbinding over het oerwoud van Kinshasa naar Stanleystad. In 1926-27 werd de verbinding Beneden-Kongo – Katanga aangelegd. Zijlijnen en verbindingen met het scheepvaart-spoornet werden ontwikkeld. Talrijke goed uitgeruste vliegvelden en noodlandingsplaatsen werden aangelegd.

En 1923, la SNETA fonde, avec le Gouvernement, la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA). Elle fait activement la promotion de l'aviation au Congo. La connexion LARA a été remplacée par une connexion directe à travers la jungle de Kinshasa à Stanleyville. En 1926-27, la liaison Bas Congo – Katanga est construite. Des embranchements et des connexions au réseau ferroviaire-maritime ont été développés. De nombreux aérodromes et sites d'atterrissage d'urgence bien équipés ont été construits.

Ondertussen werd op 10 november 1926 de verbinding Boma – Leopoldstad ingevlogen. Zo werd Elisabethstad midden 1927 bestendig verbonden met de schepen van de Compagnie Maritime Belge. Dit traject kon in 2.5 dagen afgelegd, zodat de afstand Brussel-Katanga tot 23 dagen werd herleid.

Pendant ce temps, le 10 novembre 1926, la liaison Boma - Léopoldville a été effectuée par avion. Par exemple, au milieu de l'année 1927, Elisabethville était en liaison permanente avec les navires de la Compagnie Maritime Belge. Cet itinéraire pourrait être réalisé en 2,5 jours, réduisant la distance de Bruxelles au Katanga à 23 jours.

Door het aanleggen van de lijn Leopoldstad-Coquilhatstad in 1928 werden de moeilijk te bereiken gebieden rond het Leopold II-meer toegankelijk.

Avec la construction de la ligne Léopoldville-Coquilhatville en 1928, les zones difficiles d'accès autour du lac Léopold II sont devenues accessibles.

Door de crisis van de jaren dertig moesten enkele lijnen tijdelijk worden opgeschort. Maar anderzijds werden nieuwe lijnen van Coquilhatstad naar Stanleystad en een vertakking van Coquilhatstad naar Libenge geopend. Deze laatste was zeer belangrijk voor de latere vluchten tussen België en Congo.

En raison de la crise des années 30, certaines lignes ont dû être temporairement suspendues. D'autre part, de nouvelles lignes de Coquilhatville à Stanleyville et une branche de Coquilhatville à Libenge ont été ouvertes. Cette dernière était très importante pour les vols ultérieurs entre la Belgique et le Congo.

Samenvattend kunnen we zeggen dat in 1931 – wanneer men ernstig begint te denken aan regelmatige luchtlijnen tussen Brussel en Congo – het net van Sabena in Kongo een totale lengte van 4.875 km heeft. Hierbij werd d'Handley Page vervangen door de driemotorige Fokker F VII.

En résumé, on peut dire qu'en 1931 – quand on commence à penser sérieusement à des lignes aériennes régulières entre Bruxelles et le Congo – le réseau Sabena au Congo avait une longueur totale de 4 875 km. Le Handley Page fut remplacé par le trimoteur Fokker F VII.

De Luchtpostdienst in Kongo wordt gesticht door een M. B. van 30 juli 1928 in uitvoering van artikel 28 van het decreet van 20 januari 1921 en heeft betrekking op de luchtlijn van de LARA. De voornaamste bepalingen hieruit zijn :

Le Service de la poste aérienne au Congo est fondé par un O.S. du 30 juillet 1928 en exécution de l'article 28 du décret du 20 janvier 1921 et concerne la ligne aérienne de la LARA. Les principales dispositions de celui-ci sont :

- Gewone en aangetekende alsook ambtelijke stukken worden aanvaard
- Ze moeten op de adreszijde de aanduiding par avion/per vliegtuig dragen
- Ze zijn aan een bijkomend port onderworpen (3 frank per 20 gr), dat met bijzondere zegels moet worden gefrankeerd.
- Ze worden kosteloos per express besteld binnen een straal van 2 km van het postkantoor van aankomst. Bestelling naar verder afgelegen plaatsen is onderworpen aan de verordeningen op de expresse-postdienst van 11 juni 1919.
- Postcolli worden berekend aan 15 fr. per 500 gr en per vak, met een minimum van 20 fr per vak en van 50 fr voor de volledige lijn 'Koning Albert'. Deze bestaat uit 3 vakken : Kinshasa-Gombe, Gombe-Lisala en Lisala-Stanleystad. Ze worden onmiddellijk aan de bestemmeling bezorgd. Postcolli met aangegeven waarde zijn niet toegelaten.
- Les documents ordinaires et recommandés ainsi que les documents officiels sont acceptés
- Ils doivent porter la désignation par avion/by plane côté adresse

- Ils font l'objet d'un affranchissement supplémentaire (3 francs les 20 gr), qui doit être affranchi avec des timbres spéciaux.
- Ils sont commandés gratuitement par express dans un rayon de 2 km du bureau de poste d'arrivée. La livraison à des endroits plus éloignés est soumise aux ordonnances sur le service postal express du 11 juin 1919.
- Les colis postaux sont facturés 15 fr par 500 gr et par tranche, avec un minimum de 20 fr par tranche et 50 fr pour toute la ligne 'Roi Albert'. Celle-ci se compose de 3 sections : Kinshasa-Gombe, Gombe-Lisala et Lisala-Stanleyville. Ils sont immédiatement remis au destinataire. Les colis postaux avec valeur déclarée ne sont pas autorisés.

De eerste Luchtverbingen België-Kongo
Les premières liaisons aériennes Belgique-Congo

Vanaf 1925 werden pogingen ondernomen om een luchtverbinding te organiseren met Belgisch Congo. De eerste raid werd ondernomen door **Edmond Thieffry**, Leopold Roger en Joseph De Bruycker met het driemotorig vliegtuig Handley-Page 850 CV, Prinses Marie-Josée gedoopt. Ze stegen op in Brussel op 12 februari 1925 en landen in Kinsjasa op 3 april 1925. Door allerlei technische problemen duurde deze vlucht 51 dagen, maar in feite werd slechts 75u.25’ effectief gevlogen. Ze volgde de zg. woestijnroute met tussenlandingen in Dijon, Lyon, Perpignan, Allicante, Oran, Colom-Bechar, Goa, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault en Bangui.

A partir de 1925, des tentatives sont faites pour organiser une liaison aérienne avec le Congo belge. Le premier raid fut entrepris par Edmond Thieffry, Léopold Roger et Joseph De Bruycker avec l'avion trimoteur Handley-Page 850 CV, baptisé Princess Marie-Josée. Ils décollèrent de Bruxelles le 12 février 1925 et atterrirent à Kinshasa le 3 avril 1925. En raison de divers problèmes techniques, ce vol dura 51 jours, mais en fait seulement 75h25' furent effectués. Elle a suivi la route dite du désert avec des escales à Dijon, Lyon, Perpignan, Allicante, Oran, Colom-Béchar, Goa, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui.

De vlucht bewees hoofdzakelijk dat het mogelijk was een luchtlijn tussen Brussel en Kinsjasa aan te leggen, maar er waren nog 10 jaar en een groot aantal raids – succesvolle en minder succesvolle - nodig om tot een regelmatige lijnverbinding te komen. Hoewel deze vlucht geen officiële post meenam, werd het belang van deze vlucht toch ingezien door de administratieve en commerciële milieus in België.

Le vol a essentiellement prouvé qu'il était possible de construire une ligne aérienne entre Bruxelles et Kinshasa, mais il a fallu encore 10 ans et un grand nombre de raids - réussis et moins réussis - pour établir une ligne régulière. Bien que ce vol ne transportait aucun courrier officiel, l'importance de ce vol était néanmoins reconnue par les milieux administratifs et commerciaux en Belgique.

Georges Medaets (piloot), Jean Verhaeghen (navigator) en Joseph Coppens (mecanicien) vlogen met een Breguets XIX 450 CV - Bombardier - genaamd "Reine Elisabeth" - op 9 maart 1926 naar Lisala en Kinshasa, waar ze aankwamen op 12 april. Er werd 100 uur effectief gevolgen voor een afstand van 18.430 km. Ze volgende de zg. Nijlroute via Belgrado, Athene, Cairo, Atbaran, Mongalia en Lisala. Er waren 14 tussenlandingen. Er was geen officiële post op deze vlucht, maar de piloten namen 26 brieven mee. Ook op de terugvlucht werden twee brieven vanuit Lisala meegenomen naar Brussel.

Georges Medaets (pilote), Jean Verhaeghen (navigateur) et Joseph Coppens (mécanicien) ont piloté un Breguet XIX 450 CV - Bombardier - nommé "Reine Elisabeth" - le 9 mars 1926 à destination de Lisala et Kinshasa, arrivant le 12 avril. Il y a eu 100 heures de vol effectif sur une distance de 18.430 km. Ils suivent la route dite du Nil via Belgrade, Athènes, Le Caire, Atbaran, Mongalia et Lisala. Il y a eu 14 escales. Il n'y avait pas de courrier officiel sur ce vol, mais les pilotes ont emporté 26 lettres avec eux. Lors du vol retour également, deux lettres de Lisala ont été transportées à Bruxelles.



Afb. 6 - Brief van Brussel (9.III.1926) naar Leopoldville (21.III.1926) vervoerd en getekend door Georges Medaets. Gefrankeerd 50 c. met Belgische zegels (2 x 25 c. Houyoux). Getaxeerd in Léopoldville 1.80fr. (1 Fr + 50c + 30c).

Figure. 6 - Lettre de Bruxelles (9.III.1926) transportée vers Léopoldville (21.III.1926) et signée par Georges Medaets. Affranchie à 50 c. avec timbres belges (2 x 25 c. Houyoux). Taxation à Léopoldville 1,80fr. (1 Fr + 50c + 30c).

Er vonden nog 15 andere proefvluchten (raids) plaats, maar slechts vijf lieten postale sporen na.

15 autres vols d'essai (raids) ont eu lieu, mais seulement cinq ont laissé des traces postales.

De Raid Vanderlinden-Fabry
Le raid Vanderlinden-Fabry

De Raid Vanderlinden-Fabry was de eerste Belgische vlucht waarbij officieel post werd vervoerd van Brussel naar Leopoldstad. Het postvervoer werd geregeld door dienstnota 14976 van 28.11.1930.

Le Raid Vanderlinden-Fabry a été le premier vol belge à acheminer officiellement du courrier de Bruxelles à Léopoldville. Le transport postal était réglementé par la note de service 14976 du 28.11.1930.

Afb. 7 - Raid Vanderlinden-Fabry. Brief uit Brussel (5.XII.1930) naar Elisabethville. Transit poststempel Leopoldville (I5.XII.30) en aankomststempel Elisabethville (19.XII.30). Tarief: brief 1.25 fr. + luchtbelasting 5 fr., respectievelijk gefrankeerd met 4 zegels "Heraldische leeuw" (60, 35, 25 en 5 c. = 1.25 fr.) en het speciale stempel Fokker VI / Brussel (violet-bruin).

Figure. 7 - Raid Vanderlinden-Fabry. Lettre de Bruxelles (5.XII.1930) vers Elisabethville. Cachet de transit Léopoldville (I5.XII.30) et cachet d'arrivée Elisabethville (19.XII.30). Tarif : lettre 1,25 fr. + surtaxe aérienne 5 fr., affranchie respectivement avec 4 timbres "Lion héraldique" (60, 35, 25 et 5 c. = 1.25 fr.) et le cachet spécial Fokker VI / Bruxelles (marron-violet).



Afb. 7 – Figure 7

De kapiteins Vanderlinden en Fabry maakten hierbij gebruik van het vliegtuig dat reeds door Medaets in 1926 was gebruikt en dus reeds enige sleet vertoonde. De vlucht werd in stilte lang voorbereid maar wegens de weeromstandigheden herhaaldelijk uitgesteld. De piloten vertrokken vanop Evere op 7 december 1930 om 4u.30, maar moesten rechtsomkeer maken wegens het slechte weer. Ze vertrokken dezelfde avond opnieuw. Het slechte weer achtervolgde hen gedurende de ganse reis en ze moesten een gedwongen landing maken nabij Alicante (Spanje). Op 8.12 landden ze in Oran om 9.45 en vertrokken om 13.45 naar Colomb-Bechar, waar ze dezelfde avond landden. Op 9.12 landden ze in Reggan. Op 10.12 werden ze belet op te stijgen door een zandstorm. Van 11 tot 14.12 landden ze respectievelijk in Goa, Niamey, Fort-Lamy. Op 15 december bereikten ze Leopoldville. Hier werd dus ook de ‘Woestijnroute’ gevolgd.

Les capitaines Vanderlinden et Fabry ont utilisé l'avion qui avait déjà été utilisé par Medaets en 1926 et présentait donc déjà une certaine usure. Le vol a été préparé en silence pendant longtemps mais a été reporté à plusieurs reprises en raison des conditions météorologiques. Les pilotes ont décollé d'Evere le 7 décembre 1930 à 4h30, mais ont dû faire demi-tour en raison du mauvais temps. Ils repartirent le soir même. Le mauvais temps les a poursuivis tout au long du voyage et ils ont dû effectuer un atterrissage forcé près d'Alicante (Espagne). Le 08.12, ils ont atterri à Oran à 09h45 et sont repartis à 13h45 pour Colomb-Bechar, où ils ont atterri le soir même. À 9 h 12, ils ont atterri à Reggan. Le 10.12, ils ont été empêchés de décoller par une tempête de sable. Du 11 au 14.12, ils débarquent respectivement à Goa, Niamey, Fort-Lamy. Le 15 décembre, ils atteignirent Léopoldville. La « Route du désert » a également été suivie ici.

Op 18.12 om 8.45 vatten ze de terugvlucht aan en landen dezelfde dag in Fort-Lamy. Hier zouden ze drie maanden op een nieuwe motor moeten wachten … Uiteindelijk vetrokken ze terug op 25 maart 1931 en zouden met tussenlandingen in Goa, Reggan, Colomb-Bechar en Perpignan op 30.3.1631 in Evere aankomen.

Le 18.12 à 8h45, ils ont commencé le vol retour et atterrissent à Fort-Lamy le même jour. Là, il leur faudra attendre trois mois pour un nouveau moteur… Finalement, ils partirent le 25 mars 1931 et arrivèrent à Evere le 30.3.1631 avec des escales à Goa, Reggan, Colomb-Béchar et Perpignan.

Er werden 6.241 brieven uit Brussel meegenomen. Deze werden gefrankeerd met op zijn minst één exemplaar van de bijzondere zegel Fokker F.7/Brussel – 5F violetbruin, waarvan 40.000 exemplaren werden gedrukt en die alleen voor deze vlucht geldig was. Ze werden afgestempeld Brussel (4) 5 december 1930. Ze werden voorzien van een tweetalige rode stempel : LIAISON AERIENNE BELGIQUE-CONGO – DECEMBRE 1930 : LUCHTVERBINDING BELGIE-CONGO – DECEMBER 1930. De meerderheid van de briefwisseling was bestemd voor Congo. Enkele brieven werden naar Ruanda-Urundi en Tanganyika doorgezonden. De brieven konden bijgefrankeerd worden met Congolese postzegels en geretourneerd naar België. Deze brieven werden tgv. Van de panne in Fort-Lamy met de normale post over Tchad naar België verder verstuurd. Zij kunnen dus als ramppost beschouwd worden.

6 241 lettres de Bruxelles ont été prises. Celles-ci étaient affranchies d'au moins un exemplaire du timbre spécial Fokker F.7/Bruxelles – 5F brun violet, tiré à 40 000 exemplaires et qui n'était valable que pour ce vol. Elles ont été oblitérées à Bruxelles (4) le 5 décembre 1930. Elles étaient estampillées d'un cachet rouge bilingue : LIAISON AERIENNE BELGIQUE-CONGO – DÉCEMBRE 1930 / LUCHTVERBINDING BELGIE-CONGO – DECEMBER 1930. La majorité de la correspondance était destinée au Congo. Certaines lettres ont été transmises au Ruanda-Urundi et au Tanganyika. Les lettres pouvaient être pré-affranchies avec des timbres congolais et renvoyées en Belgique. Ces lettres ont été envoyées. Suite à la panne à Fort-Lamy elle furent acheminée vers la Belgique par courrier normal via le Tchad. Ils peuvent donc être considérés comme des “accidentés”.

Gezien er circa een 30.000 stuks onverkocht bleven, werden deze zegels vanaf 8 december te koop gesteld aan verzamelaars en handelaars. De Post slaagde er niet in om de voorraad te verkopen, en uiteindelijk besloot men het onverkochte gedeelte op 13 januari 1931 te vernietigen. Om hoeveel zegels het precies gaat, is niet bekend. Een deel van de verkochte zegels werd naderhand gebruikt voor het voldoen van luchtrecht (zie brief bij Raid Hansez), hoewel ze buiten gebruik gesteld waren en zodanig door de Posterijen als ongeldig dienden beschouwd te worden.

Étant donné qu'environ 30 000 unités sont restées invendues, ces timbres ont été mis en vente aux collectionneurs et aux marchands à partir du 8 décembre. La poste n'a pas pu vendre le stock, et il a finalement été décidé de détruire la partie invendue le 13 janvier 1931. On ne sait pas exactement combien de timbres sont concernés. Certains des timbres vendus ont ensuite été utilisés pour payer la surtaxe aérienne (voir lettre du Raid Hansez), bien qu'ils aient été mis hors service et qu'en tant que tels, ils ont dû être considérés comme invalides par la Poste.

Raid Hansez

Dienstorder 21 van 15-3-1934 bepaalt: M. Guy Hansez van de Antwerpse Vliegclub zal een vlucht België-Kongo maken op 24-3-1034. Het luchtrecht is 5 Fr/5 gm. (De brief) moet de aanduiding Aviateur Hansez dragen. (Hij) kan door alle postbureaus worden aangenomen en doorgestuurd worden naar Antwerpen 1 uiterlijk om 1.00 h in de nacht van 23-24 Maart. Antwerpen 1 voorziet ze van een stempel " Liaison aérienne Belgique-Congo Mars 1934/ Luchtverbinding België-Congo Maart 1934 ".

L'Ordre de Service 21 du 15-3-1934 précise : M. Guy Hansez de l' Antwerpse Vliegclub effectuera un vol Belgique-Congo le 24-3-1034. Le droit aérien est de 5 Fr/5 g. (La lettre) doit porter la désignation Aviateur Hansez. (Elle) peut être acceptée par tous les bureaux de poste et acheminée à Anvers 1 au plus tard à 1h00 du matin dans la nuit du 23 au 24 mars. Anvers 1 les tamponne d'une "Liaison aérienne Belgique-Congo Mars 1934/ Luchtverbinding België-Congo Maart 1934 ".

Mr. en Mvr. G. Hansez vliegen in een éénmotorig toestel Fox-Moth met 130 HP onder de vlag van Sabena. Hun reisweg is als volgt : 24 Maart: Antwerp naar Alicante; 25 Maart: Alicante naar Regan via Oran & Colomb Bechar; 26 Maart: Reggan naar Gao via Bidon V; 27 Maart: Gao naar Douala via

Niamey; 28 Maart: Douala naar Leopoldville via Libreville en over Boma. Op 4 april verlaten ze Leopoldville en bereiklen op 11 April Antwerpen.

Mr. et Mme. G. Hansez s'envolèrent aux commandes d'un monomoteur Fox-Moth de 130 CV sous pavillon Sabena. Leur itinéraire est le suivant : 24 mars : Anvers à Alicante ; 25 mars : Alicante à Regan via Oran & Colomb Bechar ; 26 mars : Reggan à Gao via Water Bottle V ; 27 mars : Gao à Douala via Niamey ; 28 mars : Douala à Léopoldville via Libreville et sur Boma. Ils quittèrent Léopoldville le 4 avril et atteignirent Anvers le 11 avril.



Afb. 8 - Raid Hansez. Brief van Soignies 17.III.1934 aan Gemena / Libenge. Op de achterzijde. Leopoldville I 28.Ill.1934 - Lisala 31.III.1934. Brief tussen 15 en 20 g. Tarief: brief 1,50 fr. + luchtpost 3 x 5Fr. = 16,50 fr. Frankering: Kepi 10 fr. + Houyoux 5fr. + 2 x - Kepi rouwzegel 75 c. = 16.50 fr.

Figure. 8 - Raid Hansez. Lettre de Soignies 17.III.1934 vers Gemena / Libenge. Au dos. Léopoldville I 28.III.1934 - Lisala 31.III.1934. Lettre entre 15 et 20 g. Tarif : lettre 1,50 fr + poste aérienne 3 x 5 fr. = 16,50 Fr. Affranchissement : Képi 10 fr. + Houyoux 5 fr. + 2 x – timbre de deuil Képi 75 c. = 16,50 fr.

Dienstorder 22 van 16-3-1934 bepaalt als afwijking op D.O. 30 van 1933: Men kan brieven van filatelisten aannemen die deze over Leopoldville, naar zichzelf of naar een adres in België willen verzenden. Deze brieven moeten een dubbele frankering dragen : 1) voor de uitgaande reis in Belgische postzegels (gewoon port + luchtpostrecht); 2) het zelfde bedrag voor de terugreis in Kongolese postzegels: het gewone recht in gewone Kongolese zegels, de luchtpostbelasting in Kongolese luchtpostzegels. Het postkantoor Brussel 1 heeft een voorraad aan Kongolese zegels.

L'ordre de service 22 du 16/03/1934 détermine comme un écart par rapport à O.S. 30 de 1933 : On peut accepter des lettres de philatélistes qui veulent les envoyer vers Léopoldville, à eux-mêmes ou à une adresse en Belgique. Ces lettres doivent être affranchies doublement : 1) pour le trajet aller en timbres-poste belges (affranchissement normal + surtaxe aérienne) ; 2) le même montant pour l'aller-retour en timbres congolais : le droit ordinaire en timbres ordinaires congolais, la surtaxe aérienne en timbres aériens congolais. La poste Bruxelles 1 dispose d'un stock de timbres congolais.



Afb. 9 - Raid Hansez. Luchtpostbrief van Brussel via Antwerpen naar Léopoldville en terug. Tarief: 1.50 fr. + luchtbelasting 5 fr. = 6,50 fr. Belgische en Congolese postzegels om het posttarief in beide richtingen te dekken. Stempels: Brussel 1 / 22.3.1934 op de Belgische zegels en Léopoldville 1 / Postes / 28.3.1934 op de Congolese zegels. Op de achterzijde: Antwerpen 1P / 11.4.1934. Speciale rode afstempeling: LIAISON / AÉRIENNE / BELGIQUE-CONGO / MARS 1934 - LUCHTVERBINDING / BELGIË-CONGO MAART 1934.

Figure. 9 - Raid Hansez. Lettre par avion de Bruxelles via Anvers vers Léopoldville et retour. Tarif : 1,50 fr + surtaxe aérienne 5 fr = 6,50 fr. Timbres belges et congolais pour couvrir le tarif postal dans les deux sens. Oblitérés : Bruxelles 1 / 22.3.1934 sur les timbres belges et Léopoldville 1 / Postes / 28.3.1934 sur les timbres congolais. Au dos : Anvers 1P / 11.4.1934. Cachet spécial rouge : LIAISON / AÉRIENNE / BELGIQUE-CONGO / MARS 1934 - LUCHTVERBINDING / BELGIË-CONGO MAART 1934.

Raid Rubin

Dienstnota nr. 103 (30-11-1934) stelt : “Op 17 december e.k. te 2 uur onderneemt een Engels-Belgische bemanning een snelle luchtverbinding België-Congo en terug. Post wordt meegenomen. …. (Er)wordt een luchtrecht van 5 fr. Per 5 gram geheven. … moet de vermelding “Raid Rubin” dragen. … Mogen door alle postkantoren aangenomen … Overgemaakt aan Brussels 1 …. Uiterlijk om 1 uur in de nacht van 16-17 december. … voorziet de poststukken … van een stempel. *«Raid Rubin – Liaison aérienne Belgique-Congo et retour , Décembre 1934 / Luchtverbinding België-Congo en terug, December 1934»*. Filatelistische post mag aangenomen met retouradres en frankering (zie Raid Hansez).

L’Ordre de Service n°103 (30-11-1934) précise : « Le 17 décembre à 2 heures, un équipage anglo-belge entreprend une liaison aérienne à grande vitesse Belgique-Congo et retour. Du courrier est emporté. …. Une surtaxe aérienne de 5 francs par 5 grammes est perçu. … doit porter la mention « Raid Rubin ». … Peut être accepté par tous les bureaux de poste … Transmis à Bruxelles 1 …. À 1 h du matin dans la nuit du 16 au 17 décembre. … tamponne les envois postaux …. « Raid Rubin – Liaison aérienne Belgique-Congo et retour , Décembre 1934 / Luchtverbinding België-Congo en terug, December 1934 ». Le courrier philatélique peut être accepté avec adresse de retour et port (voir Raid Hansez).

De Raid werd gevlogen door Kenn Walter (piloot) en Maurice Franchomme (mecanicien) in de Havilland Comet 400 C.V. (g-ACSR). Dit zeer snelle vliegtuig – eigendom van Bernard RUBIN - nam voordien deel aan de race Londen-Melbourne en werd voor de gelegenheid "Reine Astrid" omgedoopt. Het steeg op van Brussel op 20 december 1934 om 10.42. Tussenlandingen werden gemaakt in Orange en Niamey. Aankomst op N' Dolo (Leopoldville). De terugvlucht vond plaats op 26 december. Bij het verlaten van Niamey was er een explosie van de carter van de linker motor. Na het herstellen zetten de piloten hun vlucht voort. Zij landen in Brussel (Haren) op 28 December om 11.12 h. Heen- en terugvlucht worden gerealiseerd in 3 etappen; 14..500 km vlucht werden afgelegd in 44,17 h.

Le Raid était piloté par Kenn Walter (pilote) et Maurice Franchomme (mécanicien) dans un Havilland Comet 400 C.V. (g-ACSR). Cet avion très rapide - propriété de Bernard RUBIN - participait auparavant à la course Londres-Melbourne et a été rebaptisé "Reine Astrid" pour l'occasion. Il décolle de Bruxelles le 20 décembre 1934 à 10h42. Des escales ont été faites à Orange et Niamey. Arrivée à N'Dolo (Léopoldville). Le vol retour a eu lieu le 26 décembre. En quittant Niamey il y a eu une explosion du carter du moteur gauche. Après récupération, les pilotes ont poursuivi leur vol. Ils atterrissent à Bruxelles (Haren) le 28 décembre à 11h12. Les vols aller et retour sont réalisés en 3 étapes ; 14 500 km de vol ont été parcourus en 44,17 h.





Afb. 10 - Raid Rubin. Missionarisbrief van Sottegem naar Hemptine (Kasangai), doorgestuurd naar Luluabourg. Sottegem 4.XII.1934 Brussel 4.XII.1935 - Léopoldville 22.XII.1934 - Bukama 4.I.1935 - Luluabourg 14.I.1935. Tarief: brief naar Kongo 1.50fr. + luchttaks 5fr. = 6.50fr.

Figure. 10 - Raid Rubin. Lettre de missionnaire expédiée de Sottegem vers Hemptine (Kasangai), via Luluabourg. Sottegem 4.XII.1934 Bruxelles 4.XII.1935 - Léopoldville 22.XII.1934 - Bukama 4.I.1935 - Luluabourg 14.I.1935. Tarif : lettre au Congo 1,50fr. + surtaxe aérienne 5 fr. = 6.50fr.

Voor de volledigheid vermelden wij ook de Raid Corswarem (1934) en de Raid Maihieu (1935), die beiden de 'Woestijnroute' volgen en waarvan eveneens stempels bekend zijn (Gallant p. 303/4).

Par souci d'exhaustivité, mentionnons également le Raid Corswarem (1934) et le Raid Maihieu (1935), qui suivent tous deux la « Route du désert » et dont les empreintes sont également connues (Gallant p. 303/4).

Hiermee was bewezen dat men in drie dagen van Brussel naar Leopoldstad kon vliegen en de markt lag open voor commerciële vluchten door SABENA.

Cela prouvait qu'il était possible de voler de Bruxelles à Léopoldville en trois jours et que le marché était ouvert aux vols commerciaux de la SABENA.

Franse Raids in voorbereiding van Parijs-Tananarive
Raids français en prépartation de Paris-Tananarive

Ondertussen hadden ook de Fransen niet stilgezeten. Ook hier werden verschillen raids uitgevoerd met de bedoeling een luchtlijn naar Madagascar (Tananarive) uit te bouwen. Een aantal hiervan hadden een tussenstop in Kongo.

Pendant ce temps, les Français n'avaient pas chômé non plus. Là aussi, divers raids ont été menés dans le but de construire une ligne aérienne vers Madagascar (Tananarive). Certains d'entre eux ont fait escale au Congo.

- De raids Bougault in 1926 en Guilbaud in 1927 hadden tussenlandingen in Stanleystad/Albertstad.
- De raid Roux verongelukte in de Kasaï op 13 januari 1930
- Goulette voerde twee raids uit. De eerste in 1930 had tussenlandingen in Leopoldstad en Elisabethstad; de tweede in 1931 had tussenlandingen in Leopoldstad en Coquilhatstad
- De raid Pharabod in 1934 maakte een tussenlanding in Luluaburg
- Dagaux maakte in 1934/35 tien vluchten met tussenlandingen in Leopoldstad, Coquilhatstad en Boende.
- Les raids Bougault en 1926 et Guilbaud en 1927 font escale à Stanleyville/Albertville.
- Le raid Roux s'est écrasé dans le Kasaï le 13 janvier 1930
- Goulette a mené deux raids. Le premier en 1930 fait escale à Léopoldville et Elisabethville ; le second en 1931 fit escale à Léopoldville et Coquilhatville
- Le raid Pharabod en 1934 fit escale à Luluabourg
- Dagaux effectue dix vols en 1934/35 avec des escales à Léopoldville, Coquilhatville et Boende.

Van al deze vluchten – die hoofdzakelijk de kustlijn volgenden – zijn stempels bekend (Gallant, p.304).

On connaît des cachets de tous ces vols – qui suivaient principalement le littoral – (Gallant, p.304).

Op 9 november 1935 vloog Frankrijk de verbinding Parijs - Madagascar in. Voordien was Madagascar aangesloten op de Imperial Airways lijn Kaapstad – Kaïro via Broken-Hill (Noord-Rhodesië).

Le 9 novembre 1935, la France s'envole pour la liaison Paris - Madagascar. Avant cela, Madagascar était relié à la ligne Imperial Airways Cape Town – Le Caire via Broken-Hill (Rhodésie du Nord).

Imperial Airlines

Groot-Brittannië wilde een verbinding tot stand brengen van Londen met Kaïro en Kaapstad. Op 28 februari 1931 had de eerste officiële vlucht plaats tussen Londen en Mwanza (aan de zuidelijke oever van het Victoriameer), via Brindisi, Athene, Kaïro en Khartoum.

La Grande-Bretagne voulait établir une connexion de Londres au Caire et au Cap. Le 28 février 1931, le premier vol officiel a lieu entre Londres et Mwanza (sur la rive sud du lac Victoria), via Brindisi, Athènes, Le Caire et Khartoum.

Dienstnota 14135 van 21-02-31 stelt dat deze lijn o.a. kan gebruikt worden voor de ‘Belgische gewone en aangetekende correspondentie’ naar ….”het Noordoosten van Belgisch Congo (via de Nijl)”. Deze tweewekelijkse dienst betekent een tijdswinst van …. ongeveer 14 dagen voor Noord-Oost-Congo’. Er is een luchtrecht van 4 Fr./10 gr.

L’Ordre de Service 14135 du 21-02-31 précise que cette ligne peut être utilisée, entre autre, pour la 'correspondance ordinaire et recommandée belge' vers ... "le Nord-Est du Congo belge (via le Nil)". Ce service bimensuel signifie un gain de temps de …. environ 14 jours pour le nord-est du Congo'. Il y a une surtaxe aérienne de 4 Fr./10 gr.

Dienstnota 2074 van 28-09-1931 wijst erop dat dit luchtrecht frequent foutief wordt toegepast door de postbeambten en geeft in bijlage een lijst van de lokaliteiten waarvoor deze dienst kan worden toegepast.

L’Ordre de Service 2074 du 28-09-1931 rappelle que cette surtaxe aérienne est fréquemment mal appliquée par les agents des postes et fournit en annexe une liste des localités pour lesquelles ce service peut être appliqué.

Waar de brieven aanvankelijk voor vrijdag 11 uur op Brussel I moesten bezorgd worden, werd dit door dienstorder 14819 van 16-10-1931 gewijzigd naar woensdag 7h.30.

Alors que les courriers devaient initialement être livrés à Bruxelles I avant vendredi 11h00, celui-ci a été modifié au mercredi 7h30 par l'ordre de service 14819 du 16-10-1931.



Afb. 11 - Brief van Brussel (24.X.1931) naar Lubutu. Vervoerd via de lijn Londen-Brindisi-Capetown naar Kisumu/Kenia (4.XI), Mwanza (5.XI), Tabora (6.XI) en verzonden naar Dar es Salaam (8.XI) i.p.v. Kigoma (waar hij toch aankomt op 9.XI), via het Tanganyika-meer naar Albertville (10.X1), Kindu (13.X1) en Stanleyville (30.X1.1931). Lubutu is een voorstad van Stanleyville. Tarief: Brief naar Congo (sinds I.XII.1930) = 1,25 fr + luchttaks voor 10 tot 20 g. (sinds 28.11.1931) = 2 x 4fr. Totaal: 9.25fr. Correcte frankering door Houyoux 1.5 fr., Kepi 1.25fr., Lion 0.50 fr. en luchtpostzegel St. Hubert 4 x 1.50fr.

Figure. 11 (page précédente) - Lettre de Bruxelles (24.X.1931) à Lubutu. Transporté sur la ligne Londres-Brindisi-Capetown via Kisumu/Kenya (4.XI), Mwanza (5.XI), Tabora (6.XI) et envoyé à Dar es Salaam (8.XI) au lieu de Kigoma (où elle arrive de toute façon à 9.XI), via le lac Tanganyika jusqu'à Albertville (10.X1), Kindu (13.X1) et Stanleyville (30.X1.1931). Lubutu est une banlieue de Stanleyville. Tarif : Lettre au Congo (depuis I.XII.1930) = 1,25 fr + surtaxe aérienne pour 10 à 20 g. (depuis le 28.11.1931) = 2 x 4fr. Total : 9.25fr. Affranchissement correct par Houyoux 1.5 fr., Képi 1.25 fr., Lion 0.50 fr. et timbre de poste aérienne St. Hubert 4 x 1.50 fr.

Op 20 januari 1932 werd de lijn verlengd tot Kaapstad en werd de regelmatige dienst "Londen - Kaapstad", officieel ingehuldigd met tussenlandingen in Broken-Hill (Rhodesië) of in Dodoma (aan het Tanganyika-meer). Bij deze tussenlandingen werd de post voor of van Belgisch Kongo aan de vliegtuigen afgegeven.

Le 20 janvier 1932, la ligne est prolongée jusqu'au Cap et le service régulier "Londres - Le Cap" est officiellement inauguré avec des escales à Broken-Hill (Rhodésie) ou à Dodoma (sur le lac Tanganyika). Lors de ces escales, le courrier à destination ou en provenance du Congo belge était livré à l'avion.



Afb. 12 - Luchtpostbrief van Elisabethville (27.I.1932) via Broken Hill (29.I.1932, op de achterzijde) en Nairobi (3.II.1932, op de achterzijde) naar Schaarbeek. Zwarte lineaire afstempeling "Imperial Airways /1ste vertrek Kaapstad / Elisabethville 27.1.1932". Tarief: brief tussen 10 en 20 g. =. 1.25 fr. + luchtpost (5 fr./10 g) = 2 x 5fr. Totaal: 11.25 fr. Frankering 11.50 fr. (Te veel betaald 0.25 fr.).

Figure. 12 - Lettre par avion d'Elisabethville (27.I.1932) via Broken Hill (29.I.1932, au verso) et Nairobi (3.II.1932, au verso) à destination de Schaerbeek. Griffe linéaire noire "Imperial Airways /1er départ Cape Town / Elisabethville 27.1.1932". Tarif : lettre entre 10 et 20 g. =. 1,25 fr. + surtaxe aérienne (5 fr./10 g) = 2 x 5 fr. Total : 11,25 fr. affranchissement à 11,50 fr. (0,25 fr.de trop).

Dienstorder 14031 van 15-01-1932 spreekt in dit verband over het Oosten van Belgisch Congo en Katanga. Het luchtrecht wordt op 5 Fr. /10 gr. gebracht en de brieven moeten gecentraliseerd worden in Brussel I voor dinsdag om 11 uur. Afwijkend hiervan kunnen de brieven die worden overgedragen aan het interne luchtvaartwet van Congo ook gecentraliseerd worden in Antwerpen I.

L'Ordre de Service 14031 du 15-01-1932 parle à ce propos de l'Est du Congo belge et du Katanga. La surtaxe aérienne est imposée à 5 Fr. /10 gr. et les courriers doivent être centralisés à Bruxelles I le mardi à 11 heures. Par dérogation à cela, les lettres qui sont transférées via le réseau aérien interne du Congo peuvent également être centralisées à Anvers I.



Afb. 13 - Postwaardestuk van Gent C (21.I.1933) via Brussel 1 (op de achterzijde) naar Buta/Congo (4.II.I933), gevlogen met Imperial Airlines. Tarief: kaart (sinds 1.XII.I930) 0,60 + luchttaks (veel minder dan 5 g., sinds 1.X.1932) 3,50 fr. = 4,10 fr. Frankeren: Postwaardestuk 0.50 fr. + Kepi 2 fr. en 1 fr. + Heraldische Leeuw 0.50 fr. = 4 fr. Ontbreekt 0.10 fr; niet getaxeerd.

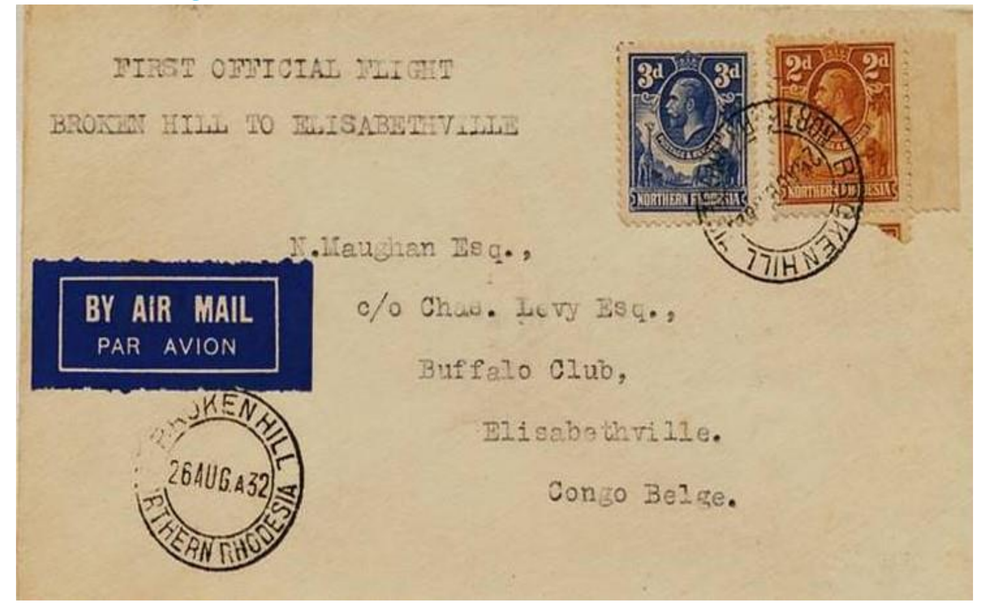
Figure. 13 - Entier postal expédié de Gand C (21.I.1933) via Bruxelles 1 (au verso) vers Buta/Congo (4.II.I933), effectué avec Imperial Airlines. Tarif : carte (depuis le 1.XII.I930) 0,60 + surtaxe aérienne (beaucoup moins de 5 g., depuis le 1.X.1932) 3,50 fr. = 4,10 fr. Affranchissement : Entier postal 0,50 fr. + Képi 2 fr. et 1 fr + Lion héraldique 0,50 fr = 4 fr Manque 0,10 fr ; pas taxé.

In 1936 richtte Imperial Airways twee secundaire lijnen in waardoor het noordoosten en het oosten van Kongo eveneens werden bediend: het zijn de lijnen: Kampala, Entebbe, Kissenye en Kampala, Entebbe, Rutshuru, Costermansstad, Usumbura. Later zou Sabena, volgens het reciprociteitsbeginsel, ook gebruik maken van deze infrastructuur.

En 1936, l'Imperial Airways a établi deux lignes secondaires par lesquelles le nord-est et l'est du Congo étaient également desservis : les lignes Kampala, Entebbe, Kissenye et Kampala, Entebbe, Rutshuru, Cotermansville, Usumbura. Plus tard, selon le principe de réciprocité, la Sabena utilisera également cette infrastructure.

Reeds op 26 augustus 1932 richtte de Aéro-Club van Katanga, kort nadien overgenomen door de Société des Transports Aériens du Katanga (S.T.A.K.), een regelmatige verbinding in tussen Elisabethstad en Broken-Hill. Deze dienst werd afgeschaft einde 1935 wanneer Katanga aangesloten werd op het netwerk Europa-Afrika van Sabena.

Dès le 26 août 1932, l'Aéro-Club du Katanga, repris peu après par la Société des Transports Aériens du Katanga (S.T.A.K.), établissait une liaison régulière entre Elisabethville et Broken-Hill. Ce service a été supprimé fin 1935 lorsque le Katanga a été connecté au réseau Europe-Afrique de la Sabena.



Afb. I4 - Eerste flight Broken Hill - Elisabethville (26.VIII.1932). (Website Delcampe).

Figure. I4 - Premier vol Broken Hill - Elisabethville (26.VIII.1932). (website Delcampe).

Regelmatige verbinding België – Congo
Liaison régulière Belgique Congo

Wellicht het belangrijkste document in verband met onze koloniale luchtpostgeschiedenis is Dienstnota 25 van 14.02.1935. Wij geven ze integraal weer.

Le document le plus important lié à notre histoire coloniale de la poste aérienne est peut-être l' Ordre de Service 25 du 14.02.1935. Nous le présentons dans son intégralité.

Liaison aérienne régulière entre la Belgique et** le **Congo

A partir du 23 février courant, une liaison aérienne régulière sera établie entre la Belgique et le Congo.

Le premier vol sera effectué de Bruxelles le samedi 23 février 1935. Le second vol aura lieu le vendredi 8 mars et ensuite le vendredi de quinze en quinze jours.

Cette ligne desservira les régions ci-après:

Colonies françaises d'Afrique:

Sud-Algérien; localités suivantes du Soudan français: Gao, Asongo, Kidal, Menaka, Bourem, Gouma, Rharous, Tombouctou, Araouan et Kabara; Niger, Tchad, Oubangui Chari, Gabon, Cameroun (partie nord), Sankuru, Moyen Congo et Nigérie britannique.

***Districts suivants du Congo belge**:*

Ubangi (parties nord, ouest et sud), Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold Il, Kwango, Sankuru et Kasaï.

Il ne sera pas accepté de correspondances-avion pour Marseille ni pour Oran.

Les surtaxes aériennes sont : fixées comme suit :

F 2,50 par 5 gr. pour les lettres et les cartes postales et
F 2,50 par 25 gr. pour les autres objets.

Le bureau de Bruxelles 1 centralisera les correspondances qui devront parvenir au plus tard à ce bureau la veille du départ à 24 heures.

A titre exceptionnel, pour le vol d'inauguration, il peut être accepté des correspondances que les philatélistes désirent adresser, via Léopoldville à eux-mêmes ou à un destinataire résidant en Belgique.

Ces envois doivent comporter un double affranchissement:

1 ° l'affranchissement pour le voyage aller en timbres-poste belges (port ordinaire + surtaxe), les timbres sont à annuler par le bureau de dépôt.

2° un affranchissement d'un même import, pour le voyage retour en timbres congolais

Le port ordinaire pour ce voyage retour doit être représenté en timbres congolais ordinaires et la surtaxe-avion en timbres-avion congolais. Ces figurines ne peuvent être annulées ; elles seront oblitérées à Léopoldville.

Le bureau de Bruxelles 1 est pourvu en timbres congolais.

Eventuellement, les bureaux percevront en espèces l'affranchissement pour le voyage de retour et transmettront ensuite par premier courrier utile, et au besoin sous enveloppe n° 231, les correspondances au bureau de Bruxelles 1, à l' appui d' un mandat sans frais du montant total des sommes perçues.

Nadat de eerste vliegreis tussen België en Belgisch Kongo al in 1925 door Thieffry werd volbracht, duurde het tien jaar voor de infrastructuur en het materiaal aan de vereisten voldeed om op een veilige manier een regelmatige luchtverbinding tussen België en Belgisch Congo in te leggen.

Après que le premier vol entre la Belgique et le Congo belge a été achevé par Thieffry en 1925, il a fallu dix ans pour que l'infrastructure et le matériel répondent aux exigences pour établir en toute sécurité une liaison aérienne régulière entre la Belgique et le Congo belge.

De bemanning van deze eerste vlucht bestond uit Prosper Cocquyt als gezagvoerder, copiloot Jean Schoonbroodt en marconist Fernand Maupertuis. Ze klommen op 23 februari 1935 om 4 uur aan boord van de driemotorige Fokker OO-AGH. Op beide flanken van de romp prijkte de naam 'Edmond Thieffry', de pionier van de eerste Kongovlucht. Tony Orta – de Sabena-baas - vloog mee als passagier. Na een reis van vijf en een halve dag, streek de O-AGH op 28 februari te 13.55 uur op het vliegveld N'Dolo te Leopoldstad neer. Na een verblijf van vier dagen ter plaatse, werd op dinsdag 4 maart een aanvang gemaakt met de thuisreis naar Brussel waar de OO-AGH tijdens de avond van 8 maart landde en feestelijk onthaald werd. Die zelfde ochtend was Jo Van Ackere van Haren opgestegen voor de tweede regelmatige verbinding die langzaam aan zal uitgroeien tot de gerenommeerde L.B.C. (Liaison Belgique-Congo).

L'équipage de ce premier vol était composé de Prosper Cocquyt en tant que commandant de bord, du copilote Jean Schoonbroodt et de l'opérateur radio Fernand Maupertuis. Ils montent à bord du trimoteur Fokker OO-AGH à 4 heures le 23 février 1935. Le nom 'Edmond Thieffry', le pionnier du premier vol Congo, ornait les deux flancs du fuselage. Tony Orta - le patron de Sabena - a volé en tant que passager. Après un voyage de cinq jours et demi, l'O-AGH a atterri à l'aéroport N'Dolo de Léopoldville le 28 février à 13h55. Après un séjour de quatre jours sur place, le départ a été donné le mardi 4 mars par le voyage de retour vers Bruxelles où l'OO-AGH a atterri dans la soirée du 8 mars et a reçu un accueil festif. Le même matin, Jo Van Ackere van Haren avait décollé pour la deuxième connexion régulière qui deviendra lentement le célèbre L.B.C. (Liaison Belgique-Congo).



Afb. 15 - Eerste vlucht Sabena van België naar Belgisch Congo en terug. Brief van Brussel (23.II.I935) via Leopoldville (28.II.I935) naar Brussel (8.III.1935). Tarief : brief 1.50 fr. + luchtbelasting 2.50 fr. = 4 fr. in Belgische en Congolese zegels. Speciale SABENA-afstempeling in zwart (meestal in rood).

Figure. 15 - Premier vol de la Sabena depuis la Belgique vers le Congo belge et retour. Lettre de Bruxelles (23.II.I935) via Léopoldville (28.II.I935) vers Bruxelles (8.III.1935). Tarif : lettre 1,50 fr + surtaxe aérienne 2,50 fr = 4 fr en timbres belges et congolais. Annulation spéciale SABENA en noir (généralement en rouge).

Dienstnota 30 van 21-2-1935 vermeldt dat de reguliere lijn België-Congo twee maal per maand zal aangevuld worden met een vlucht Marseille-Brazzaville van de Regie France-Congo. Deze vluchten gebeuren op vrijdag.

L'Ordre de Service 30 du 21-2-1935 précise que la ligne régulière Belgique-Congo sera complétée deux fois par mois par un vol Marseille-Brazzaville de la Direction France-Congo. Ces vols ont lieu le vendredi.





Afb. 16 - Brief van Brussel 26.11.1953 naar Brazzaville, verzonden met de eerste vlucht van de "Régie France-Congo Line" (Air Afrique). Brussel 28.11.1935 / Léopoldville 7.III.1935 (op de achterzijde) / Brazzaville` R.P-Moyen Congo 8.III.1935 (op de achterzijde). Tarief: brief 1.75 fr. + luchtpost 2.50 fr. = 4.25 fr. "Poste Restante". “Retour aan l'envoyeur”.

Figure. 16 - Lettre de Bruxelles 26.11.1953 à Brazzaville, envoyée avec le premier vol de la "Régie France-Congo Line" (Air Afrique). Bruxelles 28.11.1935 / Léopoldville 7.III.1935 (au verso) / Brazzaville` R.P-Moyen Congo 8.III.1935 (au verso). Tarif : lettre 1,75 fr + surtaxe aérienne 2,50 fr = 4,25 fr " Poste Restante ". « Retour à l'envoyeur ».

De lijst van bestemmingen van 14-2-1935 wordt aangepast. Voor Belgisch Congo zijn dit : Congo Ubangi, Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold Il, Kwango, Sankuru , Kasaï en Maniema (Westelijk gedeelte). Daarenboven wordt bepaald dat de briefwisseling die in Brussel I toekomt woensdag na 7 uur tot donderdag om 24 uur en bestemd is voor gans het district van de Uele, voor de districten Kibali-Ituri (behalve het Oosten), Kivu (oostelijk deel) en Lualaba via Leopoldville moeten verlopen en niet via de Imperial Airways lijn. Het luchtpostrecht voor Belgisch Congo wordt op 1-5-1935 3.5 fr/5g. voor brieven en 3.5 fr/25 g. voor andere objecten.

La liste des destinations du 14-2-1935 sera ajustée. Pour le Congo Belge ce sont : Congo Ubangi, Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold Il, Kwango, Sankuru, Kasaï et Maniema (partie Ouest). Par ailleurs, il est stipulé que la correspondance arrivant à Bruxelles I sera acheminée vers tout l'arrondissement de l'Uele, les arrondissements de Kibali-Ituri (sauf l'Est), Kivu (partie Est) et Lualaba du mercredi après 7h00 au jeudi à Jeudi minuit, il faut passer par Léopoldville et non par la ligne Imperial Airways. La surtaxe aérienne pour le Congo belge sera de 3,5 fr/5g le 1-5-1935. pour les lettres et 3,5 fr/25 g. pour les autres objets.

Na het inrichten van een regelmatige verbinding tussen België en Congo, gaan Sabena en de Franse Regie samenwerken: beiden richten om de veertien dagen een vlucht in naar het westelijk gedeelte van het Afrikaanse continent, zodat dit wekelijks bediend wordt.

Après avoir mis en place une liaison régulière entre la Belgique et le Congo, la Sabena et la Régie française travailleront ensemble : toutes deux organiseront un vol vers l'ouest du continent africain tous les quinze jours, afin qu'il soit desservi chaque semaine.

Dienstnota 161 van 6-11-1935 vermeldt dat de lijn “Belgique-France-Congo” zal doorgetrokken worden naar Elisabethville. De interne lijn Leopoldville-Lusambo wordt als volgt aangepast “Leopoldville-Banningsville - Port Franqui – Luebo – Luluabourg – Kamina – Elisabethville”.

L’Ordre de Service 161 du 6-11-1935 précise que la ligne « Belgique-France-Congo » sera prolongée jusqu'à Elisabethville. La ligne intérieure Léopoldville-Lusambo sera adaptée comme suit « Léopoldville-Banningsville – Port Franqui – Luebo – Luluabourg – Kamina – Elisabethville ».

De eerste vlucht “Brussel-Elisabethville gaat op 15 november 1935. Filatelisten kunnen hiervoor brieven aan zichzelf of aan een ander adres in België over Elisabethville meegeven (aan de gebruikelijke voorwaarden). Het luchtrecht blijft bewaard op 3.5 fr/5 g.

Le premier vol « Bruxelles-Elisabethville » a lieu le 15 novembre 1935. Les philatélistes peuvent envoyer des lettres à eux-mêmes ou à une autre adresse en Belgique via Elisabethville (aux conditions habituelles). La surtaxe aérienne est maintenue à 3,5 fr/5 g.



Afb. 17 - Brief uit Brussel (I5.XI.I935) via Elisabethstad (21.XI.I935, op de achterzijde) naar Tananarive (mecanische vlagstempel 24.XI.I935 op de achterzijde). Annulering SABENA / BRUXELLES-ELISABETHVILLE / 1ste VLUCHT. Tarief: brief voor het buitenland 1.75 fr. + luchttaks tot Madagascar 7.50 fr. / 5 g. = 9.25 fr. (Info F. Van der Haegen).

Figure. 17 - Lettre de Bruxelles (I5.XI.I935) via Elisabethville (21.XI.I935, au dos) à destination de Tananarive (timbre drapeau mécanique 24.XI.I935 au dos). Annulation SABENA / BRUXELLES-ELISABETHVILLE / 1er VOL. Tarif : lettre pour l'étranger 1,75 fr + surtaxe aérienne vers Madagascar 7,50 fr / 5 g. = 9,25 fr (Info F. Van der Haegen).

Dienstnota 63 van 14-10-1936 vermeldt dat vanaf 24 oktober 1936 de luchtlijn België-Congo in Congo een nieuw traject zal volgen: Libenge-Bumba-Stanleyville-Kindu-Kabalo-Bukama-Elisabethville.

L'Ordre de Service 63 du 14-10-1936 précise qu'à partir du 24 octobre 1936 la ligne aérienne Belgique-Congo suivra une nouvelle route au Congo : Libenge-Bumba-Stanleyville-Kindu-Kabalo-Bukama-Elisabethville.

Vanuit Libenge zal de lijn zich vertakken naar Coquilhatville-Baningsville-Leopoldville.
Vanaf Léopoldville zal de intercontinentale lijn samen vallen met deze van het binnenlands net : Léopoldville-Port Franqui-Luebo-Luluaburg. Ook voor de inhuldiging van dit nieuw traject werd een bijzondere afstempeling voorzien en de mogelijkheid voor filatelisten om brieven via Elisabethville naar België te versturen.

Au départ de Libenge, la ligne bifurquera vers Coquilhatville-Baningsville-Léopoldville.
Au départ de Léopoldville, la ligne intercontinentale coïncidera avec celle du réseau interne : Léopoldville-Port Franqui-Luebo-Luluabourg. Une annulation spéciale a également été prévue pour l'inauguration de cette nouvelle route et la possibilité pour les philatélistes d'envoyer des lettres vers la Belgique via Elisabethville.



Afb. 18 - België-Congo, Service accéléré. Luchtpostbrief van Luxemburg Ville 21.X.1936 naar Stanleyville 28.X.1936 (op de achterzijde). De brief is gefrankeerd met een gemengde Luxemburgs-Belgische frankering. Tarief: brief naar Congo (sinds 1.II.1934 voor minder dan 5 g.) = 1,50 fr. (gefrankeerd met Luxemburgse luchtpostzegels en afgestempeld in Luxemburg) + luchttaks (sinds 1.5.1935 voor 5 g.) = 3.50 fr. Gefrankeerd met paar Kepi 1.50fr. en Heraldische Leeuw 50 c. De geïllustreerde brief was voorzien van de speciale tweetalige rode afstempeling "Bruxelles-Stanleyville-Elisabethville / 5 ½ jours". Waarschijnlijk wilde de afzender een brief van deze vlucht hebben zonder het bij dienstnota 103 voorgeschreven retourpoort te betalen. Hij verstuurde deze brief dus "poste restante" Stanleyville, met op de achterzijde de vermelding "Après 3 jours à retourner à...". De postdienst plaatste een stempel "Rebut" en een vermelding "*Retour expéditeur voir verso "* op de voorzijde en een omkaderde stempel "non réclamé" op de achterzijde.

Figure. 18 - Belgique-Congo, Service accéléré. Lettre par avion de Luxembourg Ville 21.X.1936 vers Stanleyville 28.X.1936 (au verso). La lettre est affranchie avec un affranchissement mixte luxembourgeois-belge. Tarif : lettre vers le Congo (depuis le 1.II.1934 pour moins de 5 g.) = 1,50 fr. (affranchie avec des timbres-poste luxembourgeoise et oblitérée au Luxembourg) + surtaxe aérienne (depuis le 1.5.1935 pour 5 g.) = 3,50 fr. Affranchi d'une paire de Képi 1.50fr. et Lion héraldique 50c. La lettre illustrée porte le cachet rouge spécial bilingue "Bruxelles-Stanleyville-Elisabethville / 5½ jours". L'expéditeur voulait probablement une lettre de ce vol sans payer le port de retour prescrit dans la note de service 103. Il a donc envoyé cette lettre "poste restante" à Stanleyville, avec la mention "Après 3 jours à retourner à..." au dos. La poste a apposé un cachet "Rebut" et une mention "Retour expéditeur voir verso" au recto et un cachet encadré "non réclamé" au verso.

Een perscommuniqué, gedateerd Léopoldville, 25 april 1938 kondigt een aantal belangrijke verbeteringen aan:

Un communiqué de presse, daté de Léopoldville, 25 avril 1938, annonce un certain nombre d'améliorations importantes :

- Drie nieuwe 'Junkers' voor het interne net zullen in gebruik worden genomen op de lijnen van Stanleyville naar Elisabethville, naar Libenge en naar Usumbura.
- De lijn België-Congo wordt doorgetrokken tot Leopoldville,
- Sabena en Air Afrique (Franse lijn) zullen hun vluchten verdubbelen
- Op de intercontinentale lijn worden Savoia "S-83" ingezet met een hogere kruissnelheid waardoor de Congolese hoofdstad na vier dagen wordt bereikt.
- Het afschaffen van het luchtrecht is onder studie; alle briefwisseling zal dan per luchtpost gebeuren. In elk geval zal het tarief sterk dalen.

- Trois nouveaux Junkers pour le réseau interne seront mis en service sur les lignes Stanleyville-Elisabethville, Libenge et Usumbura.
- La ligne Belgique-Congo est prolongée jusqu'à Léopoldville,
- Sabena et Air Afrique (ligne française) doubleront leurs vols
- Sur la ligne intercontinentale, les Savoia "S-83" sont déployés avec une vitesse de croisière plus élevée, atteignant la capitale congolaise au bout de quatre jours.
- L'abolition de la surtaxe aérien est à l'étude ; toute correspondance sera alors envoyée par avion. Dans tous les cas, le taux baissera fortement.

- Twee nieuwe lijnen binnen Congo zijn gepland:

- Deux nouvelles lignes au Congo sont prévues :

    - De ene zal van Leopoldville naar Luluaburg lopen en de mijnstreek van de Kasaï bedienen
    - De andere loopt van Stanleyville naar Usumbura en ontsluit de Kivu-streek, en Ruanda-Urundi.
    - L'une ira de Léopoldville à Luluabourg et desservira la zone minière du Kasaï
    - L'autre va de Stanleyville à Usumbura et désenclave la région du Kivu, et le Ruanda-Urundi.

Tweede Wereldoorlog
Seconde Guerre mondiale

De situatie in Europa en vooral het uitbreken van de tweede wereldoorlog betekenden dat Sabena zijn verdere plannen niet kon uitvoeren. In het verslag van de Raad van Bestuur van Sabena van 1 oktober 1940 lezen we dat reeds in maart 39 de lijn Brussel-Praag en op 1 september 1939 de exploitatie van het gehele Europese net en van de lijn België-Congo diende te worden stopgezet. Deze laatste kon echter terug geopend worden in februari 1940, om in mei 1940 terug gesloten te worden.

La situation en Europe et surtout le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale signifiait que Sabena était incapable de mener à bien ses projets futurs. Dans le rapport du conseil d'administration de la Sabena en date du 1er octobre 1940, on lit que déjà en mars 39 la ligne Bruxelles-Prague et le 1er septembre 1939 l'exploitation de l'ensemble du réseau européen et de la ligne Belgique-Congo devait être interrompu. Cependant, ce dernier pourrait être rouvert en février 1940, pour être à nouveau fermé en mai 1940.

Enkel in Congo kon de activiteit verder gezet worden en de geplande lijn van Stanleyville naar Usumbura via Irumu en Costermanville kon geopend worden op 28.11.1939.

Ce n'est qu'au Congo que l'activité a pu se poursuivre et que la ligne prévue de Stanleyville à Usumbura via Irumu et Costermanville a pu être ouverte le 28.11.1939.

Van 10 mei 1940 tot 3 april 1945 was de luchtpostdienst volledig opgeheven. Op 4 april 1945 heropende de luchtpostdienst via Londen en op 14 juli 1945 werd de lijn Brussel-Leopoldville opnieuw geopend door Sabena.

Du 10 mai 1940 au 3 avril 1945, le service postal aérien est complètement supprimé. Le 4 avril 1945, le service postal aérien via Londres est rouvert et le 14 juillet 1945, la ligne Bruxelles-Léopoldville est rouverte par la Sabena.

Dienstorder Nr 1 van 18-02-1946 regelt de uitgifte van 2 luchtpostzegels in uitvoerig van een besluit van de regent van 15 januari en het ministerieel besluit van 16 januari met een waarde van 8.50 (tarief luchtpostbrief tot 5 gr naar Congo) en 6 fr (bijkomende schijf van 5 gr). Ze tonen de nieuwe viermotorige D.C.4, die de verbinding Brussel-Leopoldville zal verzorgen. Dit vliegtuig maakt de eerste vlucht Brussel-Leopoldville op 24.2.1946 met terugvlucht op 27.2.1946. De Aeroclub Royal de Belgique verzond een aantal brieven heen en weer, die voorzien werden van twee rode stempels, waarop vermeld werd dat de vlucht afgelegd werd in 25 uur.

L'Ordre de Service n°1 du 18-02-1946 réglemente l'émission de 2 timbres-avion en détail d'un arrêté du régent du 15 janvier et de l'arrêté ministériel du 16 janvier d'une valeur de 8,50 (tarif lettre-avion jusqu'à 5 gr à Congo) et 6 fr (port supplémentaire de 5 gr). Ils montrent le nouveau quadrimoteur D.C.4, qui assurera la liaison Bruxelles-Léopoldville. Cet avion effectue le premier vol Bruxelles-Léopoldville le 24.2.1946 avec un vol retour le 27.2.1946. L'Aéroclub Royal de Belgique a envoyé plusieurs courriers, munis de deux cachets rouges, indiquant que le vol fut effectué en 25 heures.

Afb. 19 (volgende pagina) - Eerste vlucht Brussel-Leopoldville met viermotorige DC-4 op 24.11.1946 met terugvlucht op 27.II.1946. De Aëroclub Royal de Belgique stuurde een aantal brieven heen en terug, waarop twee rode stempels staan die vermelden dat de vlucht in 25 uur werd uitgevoerd. Frankering met de speciale DC-4 zegel (tarief: 2,5 fr. + luchttaks 6 fr.) en terugzending met Congolese zegels.



Figure. 19 - Premier vol Bruxelles-Léopoldville par le quadrimoteur DC-4 le 24.11.1946 avec vol retour le 27.II.1946. L'Aéroclub Royal de Belgique a envoyé un certain nombre de lettres aller et retour, sur lesquelles figurent deux cachets rouges indiquant que le vol a été effectué en 25 heures. Affranchissement avec le timbre spécial DC-4 (tarif : 2,5 fr. + surtaxe aérienne 6 fr.) et retour avec les timbres congolais.

Hoe vreselijk de Tweede Wereldoorlog ook geweest is, op technisch gebied – en dan in het bijzonder op het gebied van de luchtvaart – betekende hij een belangrijke vooruitgang. Tien jaar na de eerst SABENA-vluchten België-Congo werd de afstand tussen België en zijn kolonie gereduceerd tot 1 dag vliegen.

Aussi terrible que fût la Seconde Guerre mondiale, techniquement - et surtout dans le domaine de l'aviation - elle représentait une avancée significative. Dix ans après les premiers vols SABENA Belgique-Congo, la distance entre la Belgique et sa colonie a été réduite à 1 jour de vol.

Bibliografie
Bibliographie

- R. Gallant, *Histoire du Service Postal au Congo belge 1886-1960*, 2005.
- E. Vandenbauw, *Catalogue de L'Aérophilatélie belge*, Propost 1982.
- L.L.M.C.Tschroots e.a., *Luchtvaart en Luchtpost encyclopedie, Deel 1*, Ned.Ver.Aerophil., 1990.
- W. Major, *La Poste Aérienne belge 1919-2003. Les tarifs postaux internationaux et les surtaxes aeriennes par pays de destination*.
- W. Major, *La Poste Aérienne belge 1870-1950. Les ordres et les notes de service en rapport avec la poste aérienne.*
- W. Major, *Les timbres belges de la poste aérienne*.
-F. Van der Haegen, *Luchtpostzegel nr. 5 en zijn gebruik,* in catalogus Temsifil 2012, p. 61-65, ed. M. Bottu.
-www.congopste.be/posteaerienne.htm.
- www.urome.be - Les pénétrations étrangères.
-www.philafrica.be/CONGOLATRES.
-Personal information from Walter Deijnckens and Filip Van der Haegen.

« Hartverwarmend »

« Chaud au cœur »

Par Henk Slabbinck

Ongetwijfeld heeft u zich afgevraagd waarom deze titel gebruikt werd om een aspect van de postgeschiedenis van onze vroegere kolonie te belichten? Ik moet daarom verduidelijken en uitleggen waarom ik besloot dat het woord « hartverwarmend » de geschikte term mocht zijn. Het heeft alles te maken met de vastelling, ook gemaakt door mijn Portugese vriend Luiz Frazao RDP, dat in 1940 postlui en hoteliers samen erin zijn geslaagd om uiteindelijk toch de briefwisseling te laten geworden aan Joden die uit Europa waren gevlucht om te ontsnappen aan de naziterreur. Het vroeg om een inspanning en de tussenkomst van meerdere actoren om deze operatie te doen slagen, welke ongetwijfeld zal hebben bijgedragen tot een opbeuren van de stemming van de bestemmelingen. Niet alleen konden ze op die manier nieuws ontvangen maar tevens ook de precisie naar waarde schatten waarmee de hoteliers hun opzoekingen hadden gedaan en zo toegelaten hebben dat de brief haar lang traject zonder hindernissen kon afleggen. Voor hen was dat ongetwijfeld hartverwarmend.
Laten we nu het trajekt bekijken dat werd afgelegd door ons stuk…

Sans doute vous vous êtes demandé pourquoi avoir utilisé ce titre pour annoncer un article qui concerne en fait une page d'histoire philatélique de notre ancienne colonie. Je vous dois une explication qui justifie l'utilisation de ces mots « chaud au cœur ». Ils me sont venus après que j'avais pu, notamment avec l'aide de mon cher ami Portugais Luiz Frazao RDP, constater comment en 1940 des postiers et hôteliers avaient réussi à quand même faire parvenir à ses destinataires cette lettre adressée à des Juifs fuyant l'Europe et les persécutions nazies. Il a fallu un effort de la part de plusieurs intervenants pour faire réussir l'opération qui, sans aucun doute, a aidé à remonter le moral des destinataires. Outre de recevoir quelques nouvelles, elles ont sans doute pu apprécier à leur juste valeur la précision des recherches faites par les hôteliers et la façon parfaite avec laquelle la lettre a pu réaliser son très long périple. Sans doute tout cela leur a donné chaud au cœur.
Regardons maintenant le trajet qu'a suivi ce document…

De brief werd op 23 november 1940 gepost te Verteillac in Dordogne en als normale post naar Lissabon verstuurd, waar ze op 12 december werd afgeleverd in het hotel Frankfurt (dat nu niet meer bestaat). Ze wordt er evenwel niet opgehaald en, na het nieuwe adres van de bestemmeling te hebben gevonden, stuurt de hotelreceptie de brief per boot op naar Leopoldstad, poste restante. Daar wordt de brief op 16 maart 1941 gecensureerd maar nogmaals komt niemand ze afhalen.





Na nieuwe opzoekingen, ditmaal door postlui, wordt ze doorgestuurd naar Mozambique, over land en per trein. Ze wordt dan ook een tweede maal gecensureerd, nu in Zuid Rhodesië, en via de ambulant Ressano Garcia na L.Marques op 19.4, komt ze tenslotte op 20.4 aan in het bekende Polana hotel in Lorenzo Marques.
Ook daar wordt ze niet opgepikt maar de bestemmeling had, gelukkig, wel laten weten dat hij naar Elisabethstad in Belgisch Congo afreisde. Zo kon de hotelreceptie de brief verder sturen naar Elisabethstad in Katanga, nog steeds poste restante. Deze ultieme nazending gebeurde vooreerst per - uiteraard neutraal Portugees - schip naar Lobito in Angola (transit op 2 mei), en vandaar per trein van Lobito naar Elisabethstad waar onze brief uiteindelijk op 11 juni 1941 haar bestemmeling bereikte.

La lettre a été postée à Verteillac en Dordogne le 23 novembre 1940 et expédiée par la poste normale sur Lisbonne, où elle arrive le 12 décembre et est livrée à l'hôtel Frankfurt (qui n'existe plus ce jour). Elle n'est pas réclamée et, après avoir trouvé de nouvelles coordonnées pour le destinataire, la réception de l'hôtel l'a fait envoyer par bateau vers Léopoldville, poste restante. La lettre y est censurée le 16 mars mais restera de nouveau non réclamée. Suite à des recherches maintenant de la part des postiers, elle est dirigée vers le Mozambique, par voie terrestre et en train. Elle traverse la Rhodésie du Sud, y est censurée et, par voie de l'ambulant Ressano Garcia na L.Marques le 19.4, arrive le 20.4 au célèbre hôtel Polana à Lorenzo Marques.
Une fois de plus les destinataires n'étaient plus au rendez-vous mais avaient, heureusement, signalé qu'ils partaient pour Elisabethville au Congo Belge. Ainsi la réception de l'hôtel pouvait leur expédier la lettre à Elisabethville au Katanga, toujours poste restante. Cette ultime réexpédition s'est faite d'abord par bateau – évidemment Portugais et neutre - de L.Marques vers Lobito en Angola (transit le 2 mai), d'où ensuite par le train de Lobito à Elisabethville où la lettre arrive finalement le 11 juin 1941.

De brief was zo'n 7 maand onderweg maar bij ontvangst kreeg de bestemmeling ongetwijfeld een harverwarmend gevoel wanneer hij besefte dat een vlotte postale behandeling ervan enkel mogelijk kon worden gemaakt door de opzoekingen die het hotelpersoneel had uitgevoerd. Wellicht deden ze dat mede op basis van menselijk medevoelen en solidariteit.

Le périple de la lettre a duré presque 7 mois mais à sa réception les destinataires ont dû avoir chaud au cœur, réalisant que des activités postales pertinentes avaient pu être réalisées uniquement grâce aussi aux efforts de recherche des agents dans les hôtels.

Bravo dus voor al degenen die hieraan hebben meegeholpen!
Bravo donc à tous ces intervenants !

Congo Belge : le 100Fr. (COB n°248) émis le 23 mai 1942, sur documents

Par Charles Bruart



Il s'agit de la grosse valeur de la série dite « Palmiers » (5 à 60 cts) et sujets divers pour les autres valeurs, dont le 100 Fr.
La série se compose de timbres avec une prédominance néerlandaise et d'autres avec prédominance française.
Le 100 Fr fait partie des 3 timbres de la série, avec le 5ct et le 50 Fr, ayant une légende bilingue.
Le procédé d'impression est la taille douce et les timbres ont été imprimés par la Maison Waterloo and Sons de Londres.
La dentelure est de 12 ½ , ce sont des feuilles de 50 timbres avec une période de validité allant du 23 mai 1942 au 31 décembre 1952.
Le 100Fr carmin et noir représente un soldat indigène.



Lorsque l'on aborde une série de timbres avec un nombre de valeurs élevées, on se demande parfois à quoi peuvent bien servir les grosses valeurs.
Le timbre qui fait l'objet de cet article est la valeur la plus importante d'une série de 41 valeurs allant du 5 cts rouge (N°228) au 100 Frs carmin et noir (N° 248).
Lorsqu'on consulte le catalogue, on remarque qu'à partir du 10 Frs, la cotation sur document est remplacée par des guillemets.
Cela peut aussi vouloir dire qu'il est très peu probable de le trouver seul sur lettre.
En parcourant de plus près la période de validité de ce 100 Fr, on se rend compte que l'on peut rapidement trouver des tarifs importants pour des lettres expédiées par avion vers certaines destinations hors Europe, comme l'Amérique, l'Amérique du Sud ou l'Afrique.

Vers l'Amérique :

1- Amérique du Nord (Etats-Unis)

Il s'agit d'une lettre pesante expédiée du Gouvernement Général du Congo Belge et plus spécifiquement du " service de l'information et de la propagande ".
Depuis le 1er janvier 1942, le tarif international du Congo belge vers l'Amérique du Nord est de 3,50F/20grs et par échelon supplémentaire de 20 grs de 2F en plus. La taxe aérienne est de 15,50F/5 grs.



Censure américaine



Lettre du Gouvernement général du Congo belge, expédiée de Léopoldville le 21/03/1944 par avion, vers les États Unis. Elle est censurée sans être ouverte, griffe violette encadrée sur 3 lignes " passed by / 2516 / U.S. Censor » (voir reproduction) et présence d'une étiquette gommée bleue « Par Avion ».
Lettre pesant entre 45 et 50 gr.

Port de la lettre :

- Lettre 3ème échelon de poids (de 45 à 50 grs) : 3,50 Frs + 2 X 2 Frs : 7,5 Frs
- Surtaxe aérienne 10ème échelon de poids : 15,50 Frs X 10 : 155 Frs

Soit **162,50 Frs**

Outre le 100 Fr et le 50 Fr, les timbres à 2,50 Frs et à 10 Frs présente une légende bilingue avec prédominance néerlandaise.

Seconde lettre pour la même destination avec un poids supérieur.



Lettre pesante expédiée de Léopoldville le 6/07/1944 par Avion vers la Nouvelle Orléans.
Griffe encadrée en noir AVION. La lettre est censurée sans être ouverte, griffe violette encadrée sur 3 lignes " passed by / 2516 / U.S. Censor ».
Lettre pesant entre 90 et 95 gr :

Port de la lettre

- Lettre : 5ème échelon de poids soit 3,5 Frs + (4 X 2 Frs) 8 Frs. : 11,50 Frs
- Surtaxe aérienne: 19ème échelon de poids soit 15,5 Frs X 19 : 294,50 Frs

Soit **306 Frs**

Tarif représenté par une bande de 3 du 100 Fr et un timbre à 6F avec légende à prédominance française.

2- Amérique du Sud (Argentine) :

La taxe aérienne pour l’Argentine est de 15 Fr/5 gr.





Verso
Griffe encadrée sur 2 lignes : « Avion atrasado » (avion retardé)

Lettre (Gouvernement Général du Congo belge) expédiée par avion de Léopoldville le 28/03/1945 vers Buenos Aires.
La lettre n’est pas censurée.
Griffe AVION encadrée en noir.
Au verso, griffe AVION ATRASADO (Avion retardé), cachet NATAL (Brésil) très peu visible, le 11/05/1945.
Lettre pesant entre 45 et 50 grs.

<u>Port de la lettre</u>

- Lettre : 3ème échelon de poids : 3,5 Frs + (2 X 2 Frs) 4 Frs : 7,50 Frs
- Surtaxe aérienne : 10ème échelon de poids 15 Frs par 5 grs soit 10 X 15 Fr : 150,00 Frs

Soit **<u>157,50 Frs</u>**

Tarif représenté par le 100Fr et le 50 Fr avec 3 x le 2,5F carmin (n°261) avec légende à prédominance française.

Vers l'Afrique (Tunisie) :

Le port de la lettre est de 3,50 Fr /20 grs et par échelon supplémentaire de 20 grs de 2 Fr en plus.
À l'époque, la taxe aérienne pour la Tunisie est de 9,50F/5 grs.





Lettre expédiée de Léopoldville le 21 août 1944 par avion, pour Tunis avec transit par Brazzaville (Afrique équatoriale française) le 22 août 1944 et censurée AEF Commission d'acheminement par servie aérien français (Ord 368 PT du 16/10/1943 appliqué le 11/11/1943).
Lettre pesant entre 95 à 100 grs.

Port de la lettre :

- Lettre 5ème échelon de poids 3,50F + 4 x 2 Fr : 11,50 Frs
- Surtaxe aérienne 9,50F/5 grs soit 20 x 9,50F : 190 Frs

Soit **201,50 Frs**

Affranchie avec une paire de 100 Fr + 1,50F de la poste aérienne.

Vers la Belgique !

Pour la Belgique, il existait un tarif préférentiel de 2,50F/20 grs + 1,25 Fr par fraction de 20 grs en plus.
La taxe aérienne est de 6 Fr/5 grs.
Le droit fixe de recommandation est de 3,50F.



Lettre pesante de grand format, expédiée en recommandé par avion, d'Elisabethville, le 29 novembre 1945 vers Bruxelles.
Lettre pesant entre 1,295 et 1.300 kg.

<u>Port de la lettre :</u>

- Lettre 64ème échelon de poids : 2,50F + 64 x 1,25F : 82,50 Frs
- Taxe aérienne : 259ème échelon de poids : 259 x 6F : 1.554 Frs
- Droit fixe de recommandation : 3,50 Frs

Soit **<u>1.649,00 Frs</u>**

Port représenté par un bloc de 6 et un bloc de 8 du 100F et une paire verticale du n° 267 (2 x 20F)
Probablement un des plus gros affranchissement connu avec le 100F pour la Belgique.

Nigeria World War II Censorship on Belgian Colonies Mail

Guerre 40-45 Censure du Nigeria sur courrier des Colonies Belges

Par Alan Morvay

Nigeria has long been a major stop for ships travelling the West Africa route. As commercial airplane flights began, flight routes to and from Europe as well as African Countries developed expanding services over time. At the beginning of World War II mail travelled through Europe to the UK. Mail to the USA was, then, transferred to Marseille and later to Lisbon, en route to the USA. As the war grew, mail travelled through Lisbon because of a lack of air service. A little later, direct air service was established from Leopoldville to Miami. The first flight from the United States departed in December 1941 and the return flight from Leopoldville, Belgian Congo departed on December 12, 1941. The return route travelled was Leopoldville, Lagos Nigeria, Monrovia Libera, Bathurst Gambia, Natal, Belem Brazil, Port of Spain Trinidad, San Juan Puerto Rico, and Miami USA (see map below). The first return flight did not call at Bathurst and the first flight covers from Leopoldville, Lagos and Bathurst were later collected by a Pan American FAM-18 flight 482 on 30 December 1942).

Le Nigeria a longtemps été une escale majeure pour les navires empruntant la route de l'Afrique de l'Ouest. Au début des vols d'avions commerciaux, les itinéraires de vol vers et depuis l'Europe ainsi que les pays africains ont développé des services en expansion au fil du temps. Au début de la Seconde Guerre mondiale, le courrier voyageait à travers l'Europe jusqu'au Royaume-Uni. Le courrier à destination des USA était alors transféré à Marseille puis à Lisbonne, en route vers les USA. Au fur et à mesure que la guerre s'étendait, le courrier transitait par Lisbonne en raison du manque de services aériens. Un peu plus tard, un service aérien direct fut établi de Léopoldville à Miami. Le premier vol en provenance des États-Unis a décollé en décembre 1941 et le vol de retour de Léopoldville / Congo belge a décollé le 12 décembre 1941. La route de retour parcourue était Léopoldville, Lagos / Nigeria, Monrovia / Libera, Bathurst /Gambie, Natal, Belem / Brésil, Port of Spain /Trinidad, San Juan / Puerto Rico et Miami / USA (voir carte ci-dessous). Le premier vol retour n'a pas fait escale à Bathurst et les premières lettres FFC de Léopoldville, Lagos et Bathurst ont ensuite été récupérées par un vol panaméricain FAM-18 vol 482 le 30 décembre 1942).

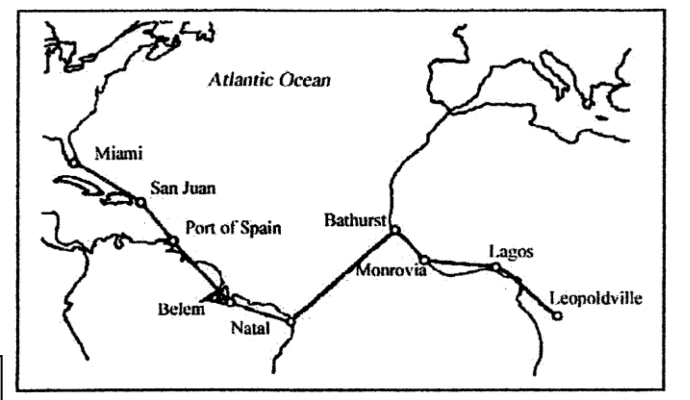


Figure 1 - Collection Thomas Lindekens



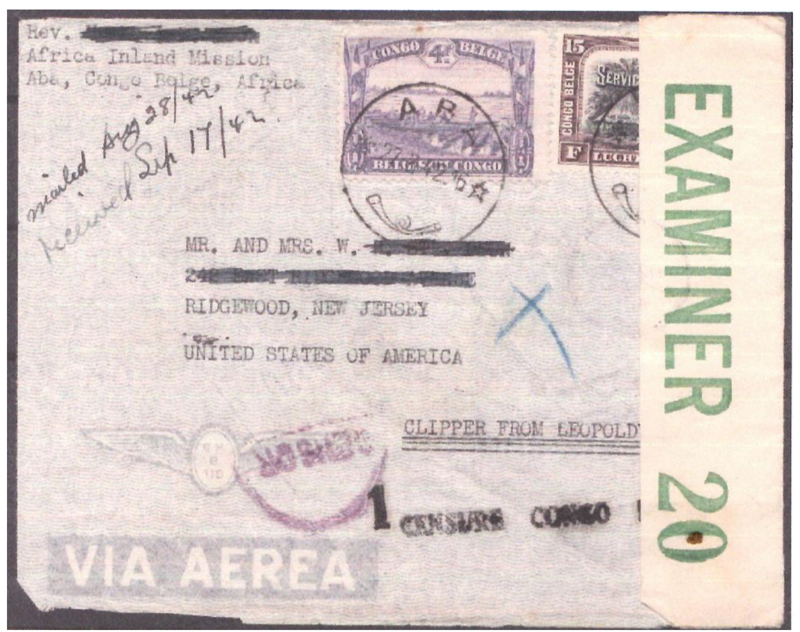
Many philatelic covers travelled on this first flight and philatelic covers were sent to each location on this route. The December 12, 1941 Leopoldville philatelic cover (Figure 1) with the Première Liaison Amerique rectangular cachet has three Nigerian receiving cancels and a Nigerian half moon censor mark. The half moon Nigeria censor mark is common and is often seen on mail transiting through Nigeria. This censor handstamp either has the word Censor inside or no word at all.



The subsequent flights established Lagos as a major censorship station in West Africa. Flights from all over Africa began to transit through Nigeria to the Western Hemisphere. Much of the mail carried through Lagos was actually flown on clandestine special missions, not on direct flights to and from Leopoldville.

De nombreuses lettres philatéliques ont voyagé sur ce premier vol et des lettres philatéliques ont été envoyées à chaque endroit de cette route. La lettre philatélique Léopoldville du 12 décembre 1941 (figure 1) avec le cachet rectangulaire Première Liaison Amérique comporte trois cachets de réception nigérians et une marque de censure en demi-lune nigériane. La marque de censure du Nigeria en demi-lune est courante et apparaît souvent sur le courrier transitant par le Nigeria. Ce cachet de censure contient soit le mot Censor, soit aucun autre mot. Les vols suivants ont établi Lagos comme une station de censure majeure en Afrique de l'Ouest. Des vols en provenance de toute l'Afrique ont commencé à transiter par le Nigeria vers l'hémisphère occidental. Une grande partie du courrier transporté par Lagos était en fait transporté par des missions spéciales clandestines, et non par des vols directs à destination et en provenance de Léopoldville.

The August 28, 1942 Aba cover (Figure 2) to the United States travelled through Khartoum, Sudan receiving an August 31, 1942 transit cancel and Sudan censor tape. It received Belgian Congo Censor Mark 1 and a Belgian Congo linear censor mark as per the written instructions on the envelope, Clipper from Leopoldville. It received a September 8, 1942 Lagos, Nigeria transit cancel, and a Nigerian half moon censor mark. In addition to the Clipper from Leopoldville routing instructions, there were other routing instructions for the same route. These instructions include Pan American Airways, Clipper, Pan American Clipper, Clipper Leopoldville-Miami, and PAA.



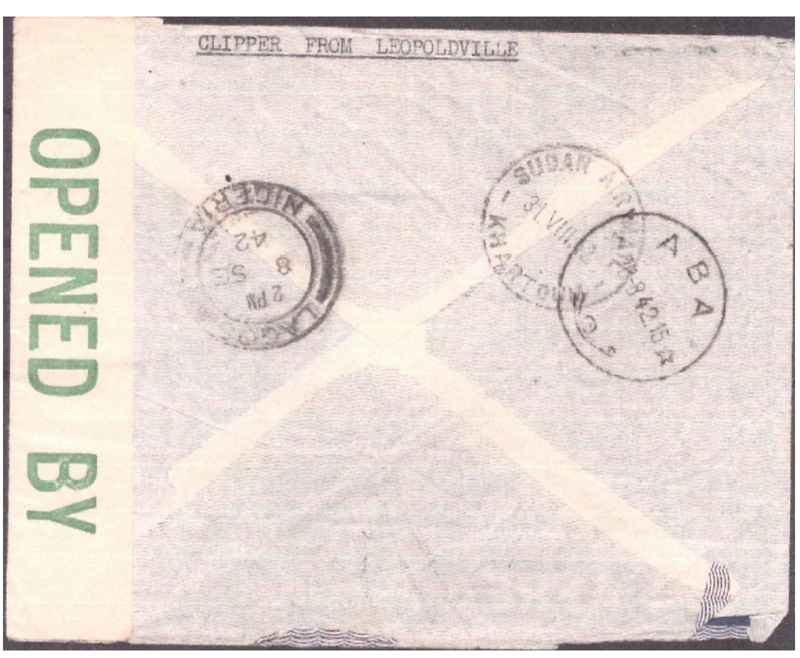


Figure 2 - Collection Thomas Lindekens

Lettre d’Aba du 28 août 1942 (Figure 2) expédiée aux États-Unis, a transité par Khartoum, au Soudan, recevant un cachet de transit du 31 août 1942 et une bande de censure du Soudan. Elle a reçu la griffe CENSURE CONGO BELGE apposée par le censeur N°1 et selon les instructions écrites sur la lettre, Clipper de Léopoldville. Elle a reçu un cachet de transit à Lagos, au Nigeria, le 8 septembre 1942, et une marque de censure en demi-lune nigériane. En plus des instructions de routage du Clipper de Léopoldville, il y avait d'autres instructions de routage pour la même route. Ces instructions incluent Pan American Airways, Clipper, Pan American Clipper, Clipper Leopoldville-Miami et PAA.

The March 26, 1942 Boma cover (Figure 3) to the United States with the routing instructions PAA has Belgian Congo censor tape, a Nigerian half moon censor mark, and a March 31, 1942 Leopoldville transit cancel.



Lettre de Boma du 26 mars 1942 (Figure 3) vers les États-Unis avec les instructions d'acheminement PAA a une bande de censure du Congo belge, une marque de censure en demi-lune nigériane et un cachet de transit de Léopoldville le 31 mars 1942.

Figure 3

The May 26, 1942 cover to Nigeria (Figure 4) has a Nigerian half moon censor mark, Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 14, and a June 1, 1942 Lagos receiving cancel.

Lettre du 26 mai 1942 vers le Nigeria (Figure 4) porte une marque de censure en demi-lune nigériane, une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 14 et un cachet de réception de Lagos le 1er juin 1942.





Figure 4



Figure 5 – Collection Gerald Marriner

The September 18, 1944 registered Lagos, Nigeria cover (Figure 5) travelled to South Africa and was forwarded to Leopoldville. It has a Nigerian half moon censor mark, a 4d South African postage due handstamp, a September 25, 1944 Johannesburg, South Africa transit cancel, an October 5, 1944 Elizabethville transit cancel, and an October 10, 1944 Leopoldville receiving cancel.







Lettre recommandée du 18 septembre 1944 expédiée de Lagos / Nigeria (Figure 5) vers l'Afrique du Sud et ensuite redirigée vers Léopoldville. Elle porte une marque de censure en demi-lune nigériane, un cachet taxe sud-africain 4d, un cachet de transit du 25 septembre 1944 à Johannesburg en Afrique du Sud, un cachet de transit d'Elisabethville du 5 octobre 1944 et un cachet de réception de Léopoldville du 10 octobre 1944.



Figure 6

This August 2, 1943 Banningville cover (Figure 6) to Grand Popo, Dahomey is an example of a cover transferring through Nigeria. This cover has a Nigerian half moon censor mark, a circular French Equatorial Africa censor mark, French Equatorial Africa censor tape covered by Dahomey censor tape, an oval Dahomey censor mark, and a Circle with an A censor mark. It has an August 6, 1943 Leopoldville transit cancel, an August 6, 1943 Brazzaville transit cancel, an August 31, 1943 Cotonou, Dahomey transit cancel and a September 19, 1943 Grand Popo Dahomey receiving cancel.



Cette lettre de Banningville du 2 août 1943 (Figure 6) à destination de Grand Popo / Dahomey est un exemple de lettre transférée via le Nigeria. Cette lettre porte une marque de censure en demi-lune nigériane, une marque de censure circulaire de l'Afrique équatoriale française, une bande de censure de l'Afrique équatoriale française recouverte d'une bande de censure du Dahomey, une marque de censure ovale du Dahomey et un cercle avec une marque de censeur A. Elle possède un cachet de transit Léopoldville du 6 août, un cachet de transit Brazzaville 6 août, un cachet de transit Cotonou / Dahomey 31 août et un cachet de réception Grand Popo / Dahomey du 19 septembre 1943.

The next two covers illustrate the use of the Nigerian triangle censor mark with numbers inside and without numbers inside.

Les deux lettres suivantes illustrent l'utilisation de la marque de censure triangulaire nigériane avec des chiffres à l'intérieur et sans chiffre à l'intérieur.



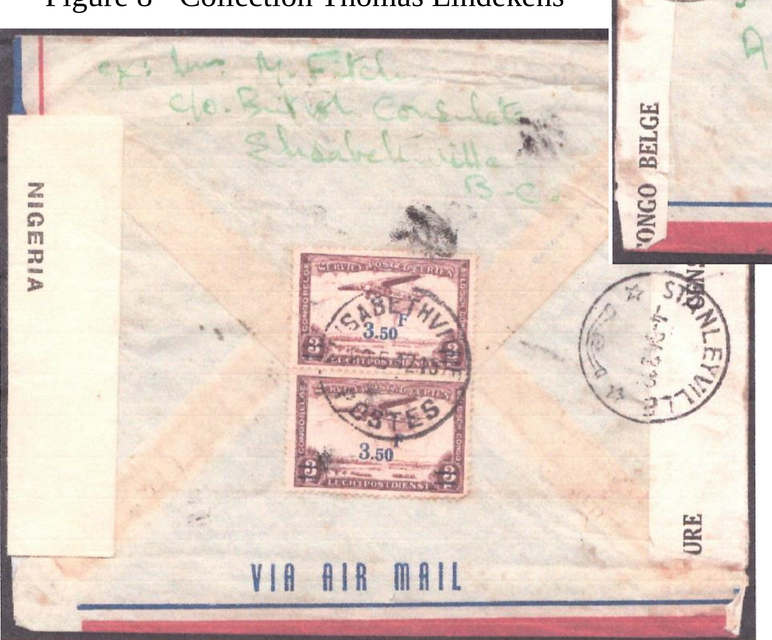
The December 7, 1942 Matadi cover (Figure 7) to Lagos, Nigeria has Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 3, a Nigerian triangle censor mark, and a December 8, 1942 Leopoldville transit cancel.

Figure 7

Lettre de Matadi du 7 décembre 1942 (Figure 7) à destination de Lagos au Nigeria, comporte une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 3, une marque de censure triangulaire nigériane et un cachet de transit de Léopoldville du 8 décembre 1942.

The May 28, 1942 Elizabethville cover (Figure 8) to Nigeria has a Nigerian triangle censor mark with the numbers covered by Nigerian censor tape, a Nigerian hexagon censor mark No. 12, Belgian Congo censor tape and an October 4, 1942 Stanleyville transit cancel.

Figure 8 - Collection Thomas Lindekens



La lettre d'Elisabethville du 28 mai 1942 (Figure 8) vers le Nigeria porte une marque de censure triangulaire nigériane avec les numéros couverts par une bande de censure nigériane, une marque de censure hexagonale nigériane n° 12, une bande de censure du Congo belge et un cachet de transit de Stanleyville du 4 octobre 1942.

The August 15, 1942 registered Leopoldville cover (Figure 9) to Argentina has the routing instructions via Pan American Airways by Clipper. It has Nigerian censor tape, a Nigerian hexagon censor mark No. 12, and a September 5, 1942 Natal transit cancel.

La lettre recommandée de Léopoldville du 15 août 1942 (Figure 9) vers l'Argentine contient les instructions d'acheminement via Pan American Airways par Clipper. Elle a une bande de censure nigériane, une marque de censure hexagonale nigériane n ° 12 et un cachet de transit de Natal du 5 septembre 1942.





Figure 9 – Collection Gerald Marriner

The May 4, 1940 Stanleyville cover (Figure 10) has Nigerian censor tape, a Nigerian hexagon censor mark No. 12, Dahomey censor tape, and an oval Dahomey censor mark. This cover was returned when it arrived in Nigeria. This cover travelled the following route:

La lettre Stanleyville du 4 mai 1940 (figure 10) porte une bande de censure nigériane, une marque de censure hexagonale nigériane n° 12, une bande de censure du Dahomey et une marque de censure ovale du Dahomey. Cette lettre a été retournée à son arrivée au Nigeria. Cette lettre a parcouru le trajet suivant :

Stanleyville May 4, 1940
Leopoldville May 6, 1940
Pointe Noire (A.E.F.) May 12, 1940
Cotonou, Dahomey
Lagos, Nigeria May 17, 1940

Then this cover was returned and travelled the following route:

Ensuite, cette lettre a été retournée et a parcouru l'itinéraire suivant :

Cotonou, Dahomey May 26, 1940
Brazzaville
Leopoldville August 23, 1940





Figure 10 – Collection Gerald Marriner

The July 16, 1940 Libenge cover (Figure 11) received Nigerian censor tape and a Nigerian hexagon No. 17 censor mark transiting through Nigeria on its way to Zinder in French West Africa. This cover travelled an interesting route as follows:

La lettre émanant de Libenge du 16 juillet 1940 (Figure 11) a reçu une bande de censure nigériane et une marque de censure hexagonale nigériane n ° 17 transitant par le Nigéria en route vers Zinder en Afrique Occidentale Française. Cette lettre a parcouru un itinéraire intéressant comme suit :

Libenge, Belgian Congo	July 16, 1940
Bangui, Ubangi-Shari (shortly later A.E.F.)	July 17, 1940
Kano, Nigeria	August 30, 1940
Accra, Gold Coast	September 2, 1940
Lagos, Nigeria	September 11, 1940
Zinder, French West Africa	September 18, 1940



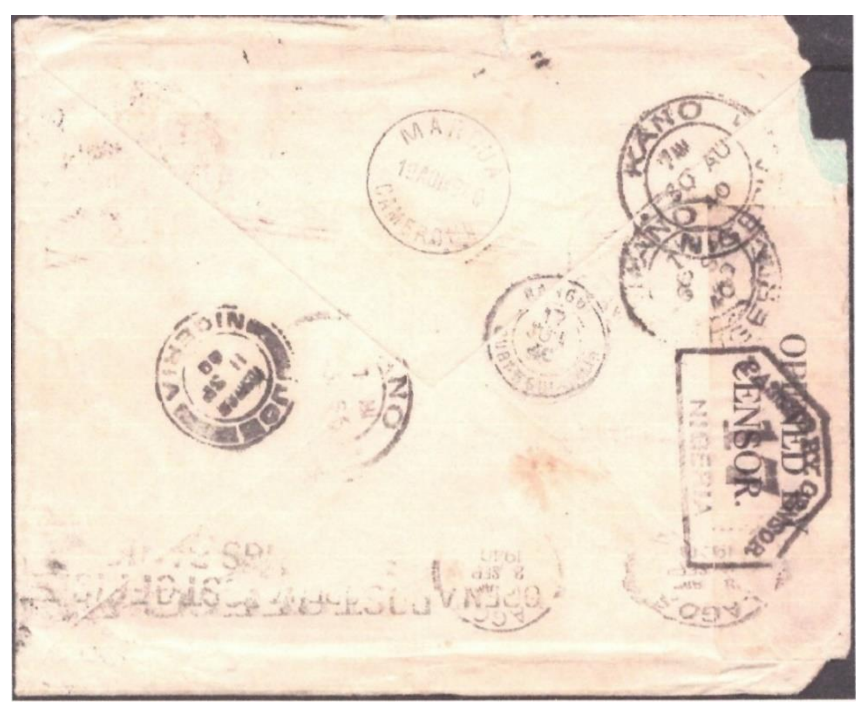


Figure 11 – Collection Thomas Lindekens

The next cover (Figure 12) with Belgian Congo censor tape and a Nigerian hexagon censor mark No. 27, also travelled an interesting route as follows:

La lettre suivante (Figure 12) avec une bande de censure du Congo belge et une marque de censure hexagonale nigériane n° 27, a également parcouru un itinéraire intéressant comme suit :

Idiofa, Belgian Congo	March 25, 1941
Kikwit	March 28, 1941
Leopoldville	April 12, 1941
Matadi	April 15, 1941
Harper, Liberia	August 3, 1941
Robertsport, Liberia	October 2, 1941



Figure 12



The November 14, 1943 Yumbi cover (Figure 13) with Belgian Congo censor tape, received Nigerian censor tape and a Nigerian octagon censor mark en route to Spain. It, then, transferred through Casablanca and Lisbon to London where it received British censor tape. It received a January 5, 1944 Madrid transit cancel before arriving in Barcelona.

La lettre de Yumbi du 14 novembre 1943 (Figure 13) avec une bande de censure du Congo belge, a reçu une bande de censure nigériane et une marque de censure octogonale nigériane en route vers l'Espagne. Elle a ensuite été transférée par Casablanca et Lisbonne à Londres où elle a reçu une bande de censure britannique. Elle a reçu une annulation de transit à Madrid le 5 janvier 1944 avant d'arriver à Barcelone.



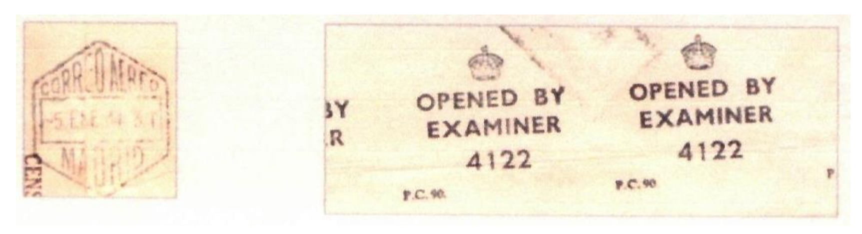


Figure 13 – Collection Gerald Marriner

COB 244(3x) + 266 (2x) on airmail cover sent from Boende April 17th, 1943 to Toronto / Canada. Transit by Coquilhatville April 25th, 1943 and Léopoldville1 April 27th, 1943. Belgian Congo straight linear mark type Baa "CENSURE CONGO BELGE" applied in Coquilhatville by censor number "4" (in black). Nigerian censor tape "OPENED BY EXAMINER" + "PASSED PP/13" red cachet. Canadian censor tape "EXAMINED BY C.474".

COB 244 (3x) + 266 (2x) sur lettre par avion envoyée de Boende le 17 avril 1943 à Toronto / Canada. Transit par Coquilhatville le 25 avril 1943 et Léopoldville1 le 27 avril 1943. Marque linéaire rectiligne du Congo Belge type Baa « CENSURE CONGO BELGE » appliquée à Coquilhatville par le censeur numéro « 4 » (en noir). Bande de censure nigériane « OPENED BY EXAMINER » + « PASSED PP/13 » cachet rouge. Bande de censure canadienne « EXAMINED BY C.474 ».



Figure 14

The August 23, 1943 registered Leopoldville cover (Figure 15) to Algeria has Nigerian censor tape, a Nigerian octagon censor mark No. PP/13, Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 8, a faint transit cancel and a November 16, 1943 Algiers receiving cancel.



Figure 15 – Collection Th. Lindekens

La lettre recommandée émanant de Léopoldville le 23 août 1943 (Figure 15) vers l'Algérie comporte une bande de censure nigériane, une marque de censure octogonale nigériane n° PP/13, une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 8, un léger cachet de transit et un cachet d'arrivée d'Alger du 16 novembre 1943.

The February 20, 1943 Basoko cover (Figure 16) to the UK has a March 4, 1943 Stanleyville transit cancel, Belgian Congo censor tape, and a Nigerian octagon censor mark No. PP/15.

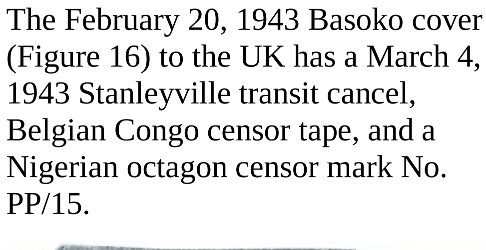




Figure 16

La lettre de Basoko du 20 février 1943 (Figure 16) vers le Royaume-Uni porte un cachet de transit de Stanleyville du 4 mars 1943, une bande de censure du Congo belge et une marque de censure octogonale nigériane n° PP/15.

The April 29, 1943 registered Stanleyville cover (Figure 17) to the USA with the “by Clipper” instructions to the USA has a May 15, 1943 Leopoldville transit cancel, a June 13, 1943 Miami transit cancel and a June 21, 1943 New York City receiving cancel. It has Belgian Congo censor tape, Nigerian censor tape, and a Nigerian octagon censor mark No. PP/18.

La lettre recommandée de Stanleyville du 29 avril 1943 (Figure 17) vers les États-Unis avec les instructions « by Clipper » vers les États-Unis comporte un cachet de transit de Léopoldville du 15 mai 1943, un cachet de transit de Miami du 13 juin 1943 et un cachet de transit du 21 juin 1943 de New York. Elle présente une bande de censure du Congo belge, une bande de censure nigériane et une marque de censure octogonale nigériane n° PP/18.

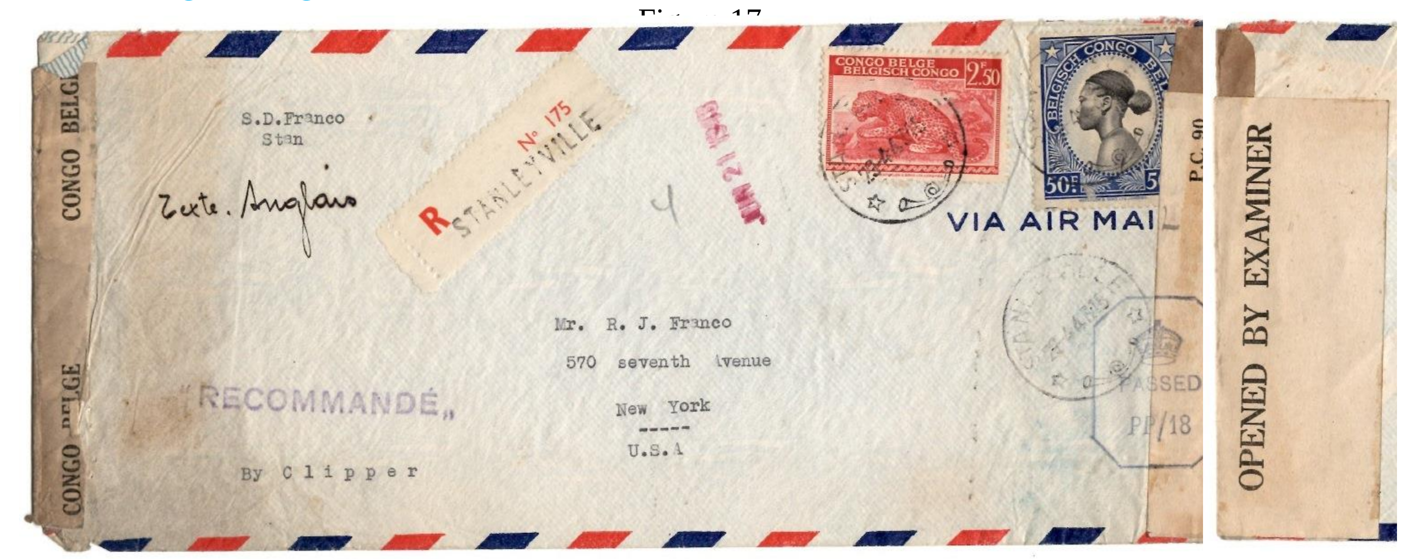


Figure 16



The January 31, 1943 Stanleyville cover (Figure 18) to the UK has Nigerian censor tape, a Nigerian octagon censor mark No. PP/25, and a Belgian Congo linear censor mark.



La lettre de Stanleyville du 31 janvier 1943 (Figure 18) vers le Royaume-Uni porte une bande de censure nigériane, une marque de censure octogonale nigériane n° PP/25 et la griffe CENSURE CONGO BELGE

Figure 18

The August 25, 1942 Lisala cover (Figure 19) transited through Leopoldville receiving a November 19, 1942 transit cancel, Belgian Congo censor tape, a T for postage due handstamp and an O handstamp. The O handstamp means that the stamp was used after it was demonetized and so it was no longer valid for postage. This cover then received Nigerian censor tape, a Nigerian octagon censor mark No. PP/28, an April 23, 1943 Lisbon transit cancel, and a June 3, 1943 Algiers arrival cancel along with a 2 Franc Algeria postage due stamp. This cover indicates that it was forwarded to Belgium but there is no indication that it arrived in Belgium.



Figure 19 – Collection Gerald Marriner

La lettre de Lisala du 25 août 1942 (Figure 19) a transité par Léopoldville et a reçu un cachet de transit du 19 novembre 1942, une bande de censure du Congo belge, un tampon T pour port dû et un tampon O. Le tampon O signifie que le timbre a été utilisé après sa démonétisation et qu'il n'était donc plus valable pour l'affranchissement. Cette lettre a ensuite reçu une bande de censure nigériane, une marque de censure octogonale nigériane n° PP/28, une oblitération de transit à Lisbonne du 23 avril 1943 et une oblitération d'arrivée à Alger du 3 juin 1943 ainsi qu'un timbre-taxe de 2 francs algériens. Cette lettre indique qu'elle a été transférée vers la Belgique mais rien n'indique qu'elle soit arrivée en Belgique.

The November 16, 1943 Costermansville cover (Figure 20) to Morocco with a faint Bangui Ubangi-Chari transit cancel has Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 2, a French Equatorial Africa circular censor mark, Nigerian censor tape, a Nigerian octagon censor mark PP/28, and a 1943 Morocco receiving cancel.

La lettre de Costermansville du 16 novembre 1943 (Figure 20) vers le Maroc avec un faible cachet de transit Bangui Ubangi-Chari a une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 2, une marque de censure circulaire de l'Afrique Equatoriale Française, une bande de censure nigérian, une censure octogonale nigériane marque PP/28, et un cachet d’arrivée au Maroc 1943.

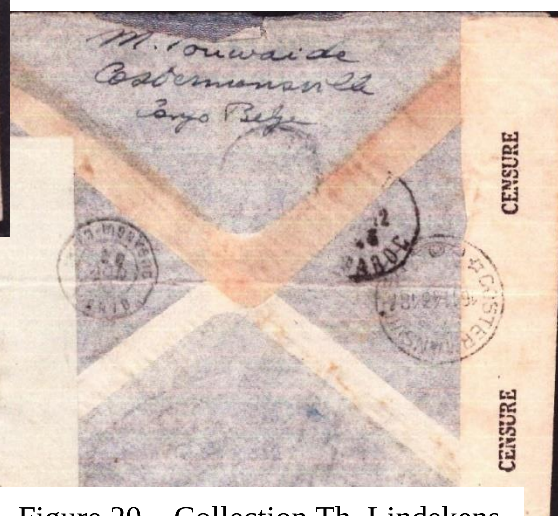


Figure 20 – Collection Th. Lindekens

The October 1, 1943 Leopoldville cover (Figure 21) to Sweden has the Nigerian crown censor mark, Belgian Congo censor tape, and Belgian Congo censor mark 44.

La lettre de Léopoldville du 1er octobre 1943 (Figure 21) vers la Suède porte la marque de censure de la couronne nigériane, la bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N°44.





Figure 21 – Collection Thomas Lindekens



The October 29, 1943 Thysville cover (Figure 22) to England has a Nigerian crown censor mark 28, Belgian Congo censor tape, an unclear Belgian Congo censor mark, and an October 23, 1943 Leopoldville transit cancel.

Figure 22



La lettre de Thysville du 29 octobre 1943 (Figure 22) vers l'Angleterre porte une marque de censure de la couronne nigériane 28, une bande de censure du Congo belge, une marque de censeur peu claire et un cachet de transit de Léopoldville le 23 octobre 1943.

The July 14,1945 Matadi cover (Figure 23) to Spain features the O.A.T. cachet (Onward Air Transmission). A country's mail was normally put into the mail bags designated for a specific country. When there was not enough mail from a country to fill a mail bag, mailings from different countries were put into a single mailing bag which led to these bags being opened en route. These mixed country mailing bags are the mail to which the O.A.T. cachet was applied to the top letter of each bundle. This cover has Belgian Congo censor tape covered by censor tape applied in Spain, a July 30, 1945 date inside a square Spanish censor mark, and a rectangular Spanish censor mark. It has Nigerian censor tape and the Nigerian rectangular censor mark No. PP/11.

La lettre de Matadi du 14 juillet 1945 (Figure 23) vers l'Espagne présente la griffe O.A.T. (Onward Air Transmission). Le courrier d'un pays était normalement placé dans les sacs postaux désignés pour un pays spécifique. Lorsqu'il n'y avait pas assez de courrier d'un pays pour remplir un sac postal, les envois de différents pays étaient placés dans un seul sac postal, ce qui entraînait l'ouverture de ces sacs en cours de route. Ces sacs postaux de pays mixtes sont ceux où la griffe O.A.T. était appliquée sur la lettre supérieure de chaque paquet. Cette lettre présente une bande de censure du Congo belge recouverte d'une bande de censure appliquée en Espagne, une date du 30 juillet 1945 à l'intérieur d'une marque de censure espagnole carrée et une marque de censure espagnole rectangulaire. Il a une bande de censure nigériane et la marque de censure rectangulaire nigériane n° PP/11.



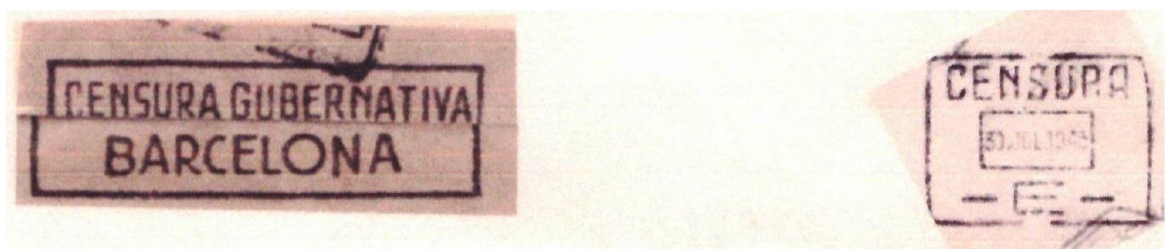


Figure 23 – Collection Gerald Marriner

The August 22, 1944 Leopoldville cover (Figure 24) to England has Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 12, Nigerian censor tape, and a Nigerian rectangular censor mark PP/14.



Figure 24

La lettre de Léopoldville du 22 août 1944 (Figure 24) vers l'Angleterre porte une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 12, une bande de censure nigériane et une marque de censure rectangulaire nigériane PP/14.

The October 10, 1944 Bumba postal card (Figure 25) to Belgium, also, has the Nigerian rectangular censor mark PP/22 along with a Belgian Congo linear censor mark.

La carte postale de Bumba du 10 octobre 1944 (Figure 25) expédiée vers la Belgique porte également la marque de censure rectangulaire nigériane PP/22 ainsi que la griffe CENSURE CONGO BELGE.

Figure 25 – Collection Thomas Lindekens



The May 18, 1945 Leopoldville cover (Figure 26) to Egypt has Belgian Congo censor tape, Belgian Congo censor mark 3, Nigerian censor tape, a Nigerian rectangular censor mark PP/22, a circular Egyptian censor mark No. M41, an Egyptian pointed top censor mark No. 4, and an Egyptian pointed top censor mark No. 5.



La lettre de Léopoldville du 18 mai 1945 (Figure 26) vers l'Égypte a une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 3, une bande de censure nigérian, une marque de censure rectangulaire nigériane PP/22, une marque de censure égyptienne circulaire n° M41, deux cachets de censeurs égyptiens n° 4 & 5.

Figure 26



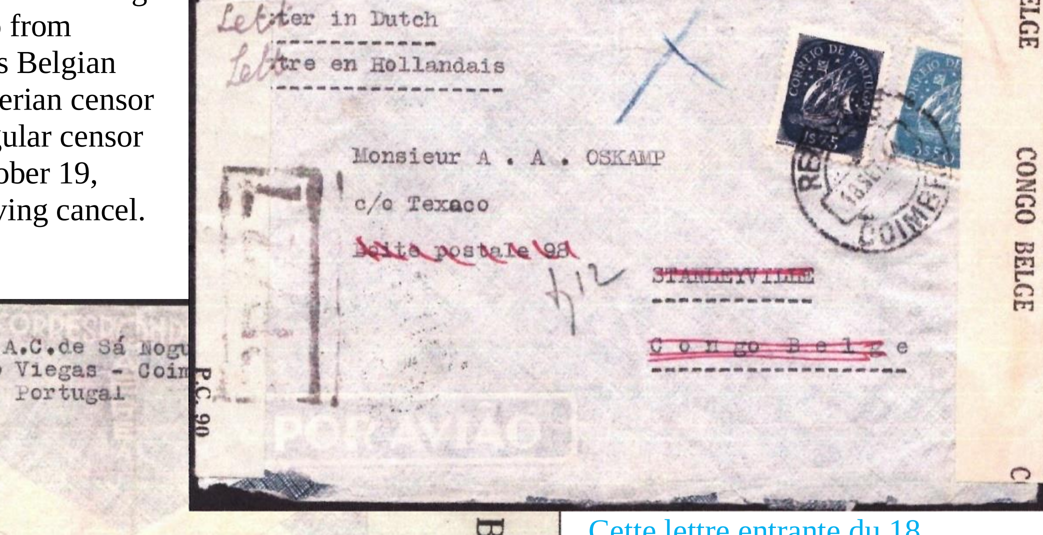


The August 16, 1944 registered Usumburu Ruanda-Urundi cover (Figure 27) has an August 28, 1944 Leopoldville transit cancel, a September 5, 1944 Accra, Gold Coast transit cancel, and a September 15, 1944 London, England receiving cancel. It has Belgian Congo censor tape, a Belgian Congo censor mark 44, Nigerian censor tape, and a Nigerian rectangular censor mark No. PP/27.

Lettre recommandée d'Usumburu / Ruanda-Urundi du 16 août 1944 (Figure 27) comporte un cachet de transit de Léopoldville du 28 août 1944, un cachet de transit du 5 septembre 1944 à Accra / Gold Coast et un cachet d'arrivée de Londres / Angleterre du 15 septembre 1944. Elle a une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 44, une bande de censure nigériane et une marque de censure rectangulaire nigériane n° PP/27.

Figure 27

This September 18, 1944 incoming cover to Belgian Congo from Portugal (Figure 28) has Belgian Congo censor tape, Nigerian censor tape, a Nigerian rectangular censor mark PP/27 and an October 19, 1944 Stanleyville receiving cancel.



Cette lettre entrante du 18 septembre 1944 vers le Congo belge en provenance du Portugal (Figure 28) comporte une bande de censure du Congo belge, une bande de censure nigériane, une marque de censure rectangulaire nigériane PP/27 et un cachet d'arrivée Stanleyville du 19 octobre 1944.

Figure 28 – Collection Thomas Lindekens

COB 240 + 243 (2x) on airmail cover sent from Léopoldville1 February 30th,1944 to Grenchen / Switzerland. "O.A.T." oval cachet in purple. Belgian Congo censor tape type Aa applied in Léopoldville by censor number "27" (in black). Nigerian censor tape "OPENED BY EXAMINER" + "PP/.." cachet in black . British censor tape "OPENED BY EXAMINER 2569".

Figure 29

COB 240 + 243 (2x) sur lettre par avion envoyée de Léopoldville1 le 30 février 1944 à Grenchen / Suisse. Cachet ovale " O.A.T.”." en violet. Bande de censure du Congo belge de type Aa appliqué à Léopoldville par le censeur numéro « 27 » (en noir). Bande de censure nigériane « OPENED BY EXAMINER » + « PP/. » cachet en noir. Bande de censure britannique « OPENED BY EXAMINER 2569 ».



This April 7, 1944 Leopoldville cover (Figure 30) has Belgian Congo censor tape, a Belgian Congo censor mark 47, Nigerian censor tape, and a faint Nigerian crown with number censor handstamp. When the cover arrived in Nigeria, a Nigerian stamp was added and the cover was forwarded to England where a receiving cancel was applied.

Cette lettre de Léopoldville du 7 avril 1944 (Figure 30) comporte une bande de censure du Congo belge apposée par le censeur N° 47, une bande de censure nigériane et une faible couronne nigériane avec un tampon de censure numérique. Lorsque la lettre est arrivée au Nigeria, un timbre nigérian a été ajouté et l'enveloppe a été transferee en Angleterre où un cachet de réception a été appliqué.

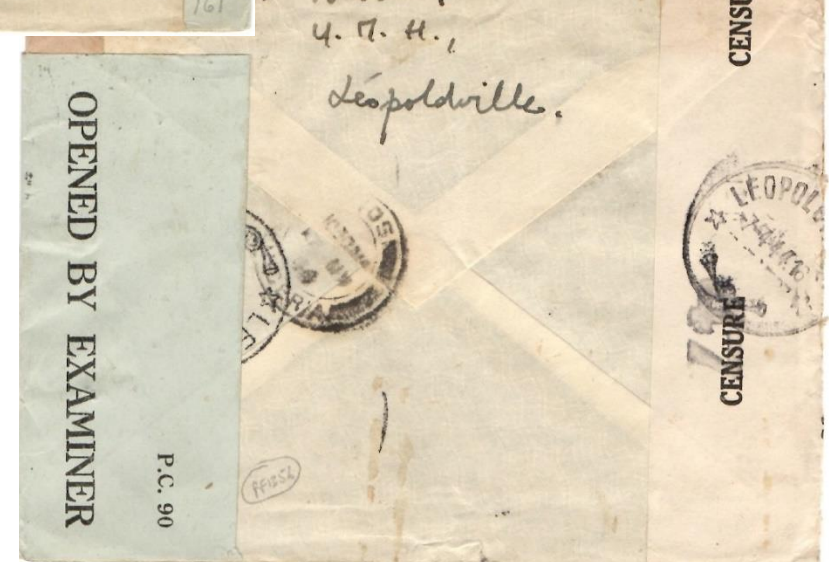


Figure 30

References

Deijnckens, Walter “World War II Censorship Study” Belgian Congo Study Circle Bulletin No. 137 December 2005 p. 17-19

Wilson, John “Pan American FAM22 and the Special Missions” Belgian Congo Study Circle Bulletin No. 160 March 2012 p. 10-19

Wilson, John “Airmail routes to the Americas - What was it about?” Belgian Congo Study Circle May 2013 p. 11-13

Acknowledgements

I would like to thank Ken Goss, Thomas Lindekens, Gerald Marriner, Betsy Pinkney and John Wilson for their help in the preparation of this article.

Remerciements

Je tiens à remercier Ken Goss, Thomas Lindekens, Gerald Marriner, Betsy Pinkney et John Wilson pour leur aide dans la préparation de cet article.

The so-called "Resumed Service" of FAM-22

La soi-disant « reprise du service » de FAM-22

Par John Wilson

There is an oft-repeated story that towards the end of 1944 the "FAM-22" Pan American Clipper flights were "resumed" between Miami and Leopoldville. Proper examination of not only the existing story but wider aspects of the political and military scene tell a different tale entirely and one that seems logical in its development.

Il y a une histoire souvent répétée que vers la fin de 1944, les vols Pan American Clipper "FAM-22" ont été "repris" entre Miami et Léopoldville. Un examen approprié non seulement de l'histoire existante mais d'aspects plus larges de la scène politique et militaire raconte une histoire entièrement différente et qui semble logique dans son développement.

The original flights between Miami and Leopoldville took place between December 1941 and October 1942 under the terms of a military contract No. 21207 that had been drawn up between the United States Army and Pan American Airways in August 1941. The contract was terminated in late 1942 as confirmed in a letter [1] dated 3 November 1942 from John C. Leslie to all Division heads of Pan American Airways which says:

Les vols originaux entre Miami et Léopoldville ont eu lieu entre décembre 1941 et octobre 1942 aux termes du contrat militaire n° 21207 qui avait été établi entre l'armée des États-Unis et la Pan American Airways en août 1941. Le contrat a été résilié fin 1942 comme confirmé dans une lettre [1] datée du 3 novembre 1942 de John C. Leslie à tous les chefs de division de la Pan American Airways qui dit :

"Because of the termination of Contract 21207 and the (confidentially) uncertain future of Lagos and Leopoldville, no further personnel transfers will be made, parts or materials shipped, or construction undertaken…"

« En raison de la résiliation du contrat 21207 et de l'avenir (confidentiellement) incertain de Lagos et Léopoldville, aucun autre transfert de personnel ne sera effectué, aucune pièce ou matériel expédié, ni aucune construction entreprise... »

There the matter rested, with no further Pan American flights to Leopoldville from Miami until September 1944. Mail in and out of Leopoldville was being carried perfectly well by BOAC and/or SABENA to connect with trans-Atlantic services or Northbound services to Europe at other airports in West Africa. Leopoldville had no further military significance as demonstrated in a memorandum [2] from Lt. Col. George Richardson, Assistant Chief of Staff Plans dated 15 December 1943 and addressed to the Assistant Chief of the Air Staff in which we read:-

L'affaire en restait là, sans aucun autre vol Pan América à destination de Léopoldville depuis Miami jusqu'en septembre 1944. Le courrier entrant et sortant de Léopoldville était parfaitement transporté par la BOAC et/ou la SABENA pour se connecter avec des services transatlantiques ou des services en direction du nord vers l'Europe à d'autres aéroports en Afrique de l'Ouest. Léopoldville n'avait plus d'importance militaire comme le démontre un mémorandum [2] du lieutenant-colonel George Richardson, chef d'état-major adjoint des Plans daté du 15 décembre 1943 et adressé au chef d'état-major adjoint de l'Air dans lequel nous lisons :

"….recommending release to the Belgian Government of certain facilities…at Leopoldville and Elizabethville, Belgian Congo…..The Air Transport Command has no further use for the facilities…"

"….recommandant la relâche au gouvernement belge de certaines installations… à Léopoldville et Elisabethville, Congo belge…..Le commandement du transport aérien n'a plus d'utilisation future pour les installations…"

So, one might ask, why would Pan American Airways suddenly wish to re-open an air route to Leopoldville in late 1944?

Alors, on pourrait se demander, pourquoi la Pan American Airways souhaiterait-elle soudainement rouvrir une route aérienne vers Léopoldville à la fin de 1944 ?

By mid-1943 it was clear among the Allied Governments that the war would end in defeat for the Axis, and amidst the planning for post-war situations was a conference held in Quebec [3] between 14 to 24 August 1943 attended by everyone of note, including Prime Minister Churchill and President Roosevelt who had several face-to-face meetings on the topic of Post-War Aviation. Further discussions resulted in a proposal for a definitive dedicated conference to be held in the following year (1944) and this duly took place at Chicago from 1 November to 7 December 1944. However as early as 11 November 1943 at a meeting in Washington chaired by the President [4], the President was minuted as follows:-

Au milieu de l'année 1943, il était clair parmi les gouvernements alliés que la guerre se terminerait par une défaite pour l'Axe, et au milieu de la planification des situations d'après-guerre se tenait une conférence à Québec [3] entre le 14 et le 24 août 1943 à laquelle assistaient tous le monde, y compris le Premier ministre Churchill et le président Roosevelt qui ont eu plusieurs réunions en face-à-face sur le thème de l'aviation d'après-guerre. D'autres discussions ont abouti à une proposition d'une conférence decisive sur le sujet qui se tiendrait l'année suivante (1944) et celle-ci a dûment eu lieu à Chicago du 1er novembre au 7 décembre 1944. Cependant dès le 11 novembre 1943 lors d'une réunion à Washington présidée par le Président [4], le Président a été rédigé comme suit :

"*He said that certain companies – to speak frankly, Pan American – wanted all of the business, and he disagreed with Trippe. He was willing to agree that on their record, Pan American was entitled to the senior place, and perhaps the cream of the business; but he could not go along with the idea of their, or anyone's, having all of it. This meant a multi-company operation.*"

« Il a dit que certaines entreprises – pour parler franchement, la Pan American – voulaient toutes les affaires, et qu'il n'était pas d'accord avec Trippe. Il était prêt à convenir que sur leur dossier, la Pan American avait droit à la place principale, et peut-être la crème de l'entreprise ; mais qu'il ne pouvait pas accepter l'idée qu'ils ou qui que ce soit ait tout cela. Cela signifiait une opération multi-entreprises. »

This makes the thinking of the President absolutely clear, and had a profound effect on the future of trans-Oceanic air services. If the President wanted a multi-company operation after the war then some deck-clearing was required since Pan American held a virtual monopoly of all trans-Oceanic routes granted by the Civil Aeronautics Board on a temporary wartime basis. One such route was that between Miami and Leopoldville, granted to Pan American by the Civil Aeronautics Board (CAB) under Docket 442 dated 9 September 1941. The permission was on a temporary basis;-

Cela rend la pensée du Président absolument claire et cela a eu un effet profond sur l'avenir des services aériens transocéaniques. Si le président voulait une opération multi-entreprises après la guerre, alors un peu de nettoyage était nécessaire puisque la Pan American détenait un monopole virtuel sur toutes les routes transocéaniques accordées par le Conseil de l'Aéronautique Civile sur une base temporaire en temps de guerre. L'une de ces routes était celle entre Miami et Léopoldville, accordée à la Pan American

par le Civil Aeronautics Board (CAB) en vertu du dossier 442 du 9 septembre 1941. L'autorisation était temporaire ;

"...said certificate to expire five years from the date of issuance thereof or six months after the date upon which the Secretary of War notifies the Board that he has determined that the continuance of the service is no longer required in the interest of national defence…"

« ... ledit certificat expire dans cinq ans à compter de la date de sa délivrance ou six mois après la date à laquelle le Secrétaire à la Guerre notifie au Conseil qu'il a déterminé que la poursuite du service n'est plus nécessaire dans l'intérêt de la défense nationale…»

To clarify this; the route had lain dormant since the last flight in October 1942 but Pan American still had a valid Certificate and a monopoly position as of November 1943. No surprise then, given Roosevelt's thoughts, that the CAB issued an "Order of Termination" [5] to Pan American on 22 February 1944 giving the required six months notice that the permission would be cancelled on 12 August 1944. The apparent date anomaly is explained in the "Order" which informs Pan American that the Secretary of War told the CAB in a letter received by them on 12 February that the route "*was no longer required in the interest of National Defense*".

Pour clarifier cela; la route était en sommeil depuis le dernier vol en octobre 1942, mais la Pan American avait toujours un certificat valide et une position de monopole en novembre 1943. Pas surprenant alors, compte tenu des pensées de Roosevelt, que le CAB ait émis un « Ordre de Résiliation » [5] à la Pan American le 22 février 1944 en donnant le préavis de six mois requis que l'autorisation serait annulée le 12 août 1944. L'anomalie de date apparente est expliquée dans l'« Ordre » qui informe la Pan American que le Secrétaire à la Guerre a averti le CAB dans une lettre reçu par eux le 12 février que la route « *n'était plus nécessaire dans l'intérêt de* la *Défense nationale* ».

Was there concern in Pan American Airways? There should have been, because on 14 June 1944 the CAB announced "*the establishment of new and additional international air services between the United States and Africa and Europe via South Atlantic routes*." The routes defined by the CAB were the existing Southbound path from New York through the Caribbean to Natal, Brazil, and then:-

Y a-t-il eu des inquiétudes chez la Pan American Airways? Il aurait dû y en avoir, car le 14 juin 1944, le CAB a annoncé « la mise en place de, nouveaux et supplémentaires, services aériens internationaux entre les États-Unis et l'Afrique et l'Europe via les routes de l'Atlantique Sud ». Les itinéraires définis par le CAB étaient le chemin existant en direction du sud de New York à travers les Caraïbes jusqu'à Natal, au Brésil, puis :

"Beyond Natal to Dakar, Monrovia, Lagos or Accra, Leopoldville, Johannesburg and Capetown."

"Au-delà de Natal vers Dakar, Monrovia, Lagos ou Accra, Léopoldville, Johannesburg et Capetown."

This was the very route that Juan Trippe had been pursuing since 1941; remember that the flights to Leopoldville in 1941 and 1942 were undertaken by the "Capetown Clipper"; named apparently *"...so as to advise the British of where we planned to go."* [6]

C'était la voie même que Juan Trippe suivait depuis 1941 ; rappelons que les vols vers Léopoldville en 1941 et 1942 ont été effectués par le « Capetown Clipper » ; nommé apparemment "... *afin d'informer les Britanniques de l'endroit où nous prévoyions d'aller*". [6]

It must have been annoying for PanAm to make an application to the CAB for a route that they had just lost, and they were not the only companies to make such application The final list of applicants for the new route structures included American Export Airlines; American South African Line; Pennsylvania

Central Airlines Corporation; Seas Shipping Company Inc. and U.N. Airships Inc.. Leave to intervene was also granted to Eastern Air Lines Inc. and Transcontinental and Western Air Inc.. Quite an array of interested parties, but Trippe was a quick operator and a good businessman and he took steps to restore the route permission by making an application on 1 August 1944 for a "Survey flight" from Miami to San Juan and return on the very next day. The aircraft for the "Survey Flight" was the Martin M-130 "China Clipper" that had been taken off Pacific duty and was being used as a shuttle aircraft between Miami and Cristobal. There must have been a very close relationship at work because the CAB granted immediate permission for the flight.

Cela a dû être ennuyeux pour la PanAm de faire une demande au CAB pour une route qu'ils venaient de perdre, et ils n'étaient pas les seules compagnies à faire une telle demande. La liste finale des candidats pour les nouvelles structures de route comprenait American Export Airlines; American South African Line; Pennsylvania Central Airlines Corporation; Seas Shipping Company Inc. and U.N. Airships Inc.. L'autorisation d'intervenir a également été accordée à Eastern Air Lines Inc. et Transcontinental and Western Air Inc. Tout un éventail de parties intéressées, mais Trippe était un opérateur rapide et un bon homme d'affaires et il a pris des mesures pour rétablir l'autorisation de l'itinéraire en faisant une demande le 1er août 1944 pour un « vol d'étude » de Miami à San Juan et retour dès le lendemain. L'avion du « vol d'étude » était le Martin M-130 « China Clipper » qui avait été retiré du service Pacifique et était utilisé comme avion de navette entre Miami et Cristobal. Il devait y avoir une relation très étroite au travail car le CAB a immédiatement autorisé le vol.

The "close relationship" was also evident between Trippe and the Department of Defense because another letter on file [5] dated 17 August from the CAB rescinds the decision of 22 February and states:-

La « relation étroite » était également évidente entre Trippe et le Ministère de la Défense car une autre lettre au dossier [5] datée du 17 août du CAB annule la décision du 22 février et déclare :

"*The Secretary of War, by letter dated August 12, 1944, having notified the Board that he has now determined that the continuance of the aforesaid service between Monrovia, Liberia, and the terminal point Leopoldville, Belgian Congo, is required in the interest of national defense, and that he is withdrawing the notification….*".

« Le Secrétaire à la Guerre, par lettre datée du 12 août 1944, ayant notifié au Conseil qu'il a maintenant déterminé que la continuation du service susmentionné entre Monrovia, Libéria, et le point terminal Léopoldville, Congo belge, est requise dans l'intérêt de défense nationale, et qu'il retire la notification… ».

It was a clever move for Pan American to ask for permission to be restored between Monrovia (i.e. Fisherman's Lake) and Leopoldville because that immediately restored the right to land PanAm aircraft at Leopoldville. And how do they get from Miami to Monrovia….? Here comes the clever bit. A CAB report [7] shows that Pan American used their existing certificate for FAM-18 service from America to Lisbon (via Monrovia) to hold the route to Liberia. Then, using the newly re-granted certificate from Monrovia to Leopoldville ("*in the interests of national defense*") they were able to operate all the way from New York to the Belgian Congo. The same report reads:-

C'était une décision intelligente pour la Pan American de demander la permission d'être restauré entre Monrovia (c'est-à-dire Fisherman's Lake) et Léopoldville, car cela a immédiatement rétabli le droit d'atterrir des avions PanAm à Léopoldville. Et comment vont-ils de Miami à Monrovia….? Voici la partie la plus intelligente. Un rapport du CAB [7] montre que la Pan American a utilisé son certificat existant pour le service FAM-18 d'Amérique à Lisbonne (via Monrovia) pour maintenir la route vers le Libéria. Ensuite, en utilisant le certificat nouvellement accordé de Monrovia à Léopoldville (« dans l'intérêt de la défense nationale »), ils ont pu opérer de New York au Congo belge. Le même rapport dit : -

"*On August 28, 1944, the Board issued a temporary exemption order which permits Pan American to dispatch flights for Leopoldville out of Miami*." and goes on "*Pan American's application in this proceeding originally requested that the temporary certificate for the Miami-Leopoldville service be made permanent and that the route be extended beyond Leopoldville to Johannesburg and Cape Town*."

"Le 28 août 1944, le Conseil a émis une ordonnance d'exemption temporaire qui permet à la Pan American d'envoyer des vols pour Léopoldville au départ de Miami." et se poursuit par *« La demande de la Pan American dans cette instance demandait à l'origine que le certificat temporaire pour le service Miami-Léopoldville soit rendu permanent et que la route soit prolongée au-delà de Léopoldville jusqu'à Johannesburg et Le Cap. »*

And so, by the orders of 12 August and 28 August 1944, the CAB restored Pan American Airways to their previous position of virtual monopoly of the South Atlantic routes into Africa and Europe. Now all PanAm had to do was demonstrate that they could re-establish a viable service to Leopoldville using the elderly "China Clipper". An application was lodged with the CAB on 9 September 1944 for authorisation to carry out a survey flight from Miami to Leopoldville on 13 September, and the first actual service flight left Miami on 21 September, returning on 2 October. Seven round trips were completed but on the eighth flight from Miami on 8 January 1945 the aircraft crashed into the sea at Trinidad and the service to Leopoldville was at an end.

Ainsi, par les ordres du 12 août et du 28 août 1944, le CAB a rétabli la Pan American Airways dans sa position antérieure de quasi-monopole des routes de l'Atlantique Sud vers l'Afrique et l'Europe. Maintenant, tout ce que la PanAm avait à faire était de démontrer qu'ils pouvaient rétablir un service viable vers Léopoldville en utilisant le vieux « China Clipper ». Une demande a été déposée auprès du CAB le 9 septembre 1944 pour l'autorisation d'effectuer un vol d'étude de Miami à Léopoldville le 13 septembre, et le premier vol de service réel a quitté Miami le 21 septembre pour revenir le 2 octobre. Sept allers-retours ont été effectués, mais lors du huitième vol en provenance de Miami, le 8 janvier 1945, l'avion s'est écrasé en mer à Trinidad et le service vers Léopoldville était terminé.

Faced with the simultaneous loss of the rights to fly from Miami to Leopoldville and the impending awarding of authority for post-war routes requiring landing at Leopoldville, Pan American Airways compiled a strategy using an old aircraft and pointless flights in order to restore their pre-1944 position. In this they succeeded, but with the loss of the "China Clipper" and her crew.

Confrontée à la perte simultanée des droits de voler de Miami à Léopoldville et à l'attribution imminente de l'autorité pour les routes d'après-guerre nécessitant un atterrissage à Léopoldville, Pan American Airways a élaboré une stratégie utilisant un vieil avion et des vols inutiles afin de restaurer leur pré- poste de 1944. En cela, ils ont réussi, mais avec la perte du « China Clipper » et de son équipage.

Despite the "pointless" flights, the "China Clipper" did carry mail from Leopoldville but this has been difficult to identify because some "experts" recorded false and misleading information. By properly analysing the evidence, it has been possible to correct the account of the "China Clipper" flights.

Malgré les vols « sans intérêt », le « China Clipper » a transporté du courrier depuis Léopoldville mais cela a été difficile à identifier car certains « experts » ont enregistré des informations fausses et trompeuses. En analysant correctement les preuves, il a été possible de corriger le comptage des vols du « China Clipper ».

Many collectors have used the information recorded by Proud [8] but the list of dates given is less than helpful, because in his list of eight flights the first was the survey flight (not listed as a regular flight in the PanAm records), and of the other seven only one date is actually correct (seemingly by coincidence) despite all flights leaving Miami being shown as "confirmed" using Proud's own nomenclature. It would

seem that the dates given by Proud have been calculated from Pan American timetable data, and as has been shown on many occasions, reliance solely on wartime timetables is unwise.

De nombreux collectionneurs ont utilisé les informations enregistrées par Proud [8] mais la liste de dates donnée est loin d'être utile, car dans sa liste de huit vols, le premier était le vol d'étude (non répertorié comme un vol régulier dans les dossiers PanAm), et sur les sept autres, une seule date est en fait correcte (apparemment par coïncidence) bien que tous les vols au départ de Miami soient indiqués comme « confirmés » en utilisant la propre nomenclature de Proud. Il semblerait que les dates données par Proud aient été calculées à partir des données des horaires Pan American, et comme cela a été montré à de nombreuses reprises, il n'est pas judicieux de se fier uniquement aux horaires de guerre.

Fortunately, a search of the Pan American archive held at the University of Miami Richter Library revealed a record of the actual flights of "China Clipper", albeit only the dates of leaving Miami and returning there at the end of each trip, but this does give us genuine information. What was "China Clipper" doing in 1944?
Heureusement, une recherche dans les archives Pan American conservées à la bibliothèque Richter de l'Université de Miami a révélé un enregistrement des vols réels du «China Clipper», bien que seulement avec les dates de départ de Miami et de retour à la fin de chaque voyage, mais cela nous donne des informations authentiques. Que faisait « China Clipper » en 1944 ?

From December 1943 through August 1944, "China Clipper" had been in Navy service running shuttle flights between Miami and Cristobal, making between thirty and forty trips each month. A letter from the Navy Department dated 1 August 1944 records that the Navy transferred the aircraft back to Pan American Airways and that a contract for sale Navy/PanAm had been agreed. On the same day, the CAB granted authorisation for a crew training flight from Miami to San Juan and return, and the survey flight to Leopoldville took place on 13 September 1944. Proud [8] implies that this was the first operational flight, but the CAB documents clearly state that this was a "*Route familiarisation*" trip and that "*passengers will be PAA personnel*" so it is unlikely that mail and/or cargo was carried. The following table shows the actual flight dates to and from Leopoldville and compares those with the incorrect information previously published.
De décembre 1943 à août 1944, le « China Clipper » était en service dans la Marine, assurant des vols de navette entre Miami et Cristobal, effectuant entre trente et quarante voyages chaque mois. Une lettre du Département de la Marine datée du 1er août 1944 indique que la Marine a transféré l'avion à la Pan American Airways et qu'un contrat de vente Navy/PanAm avait été conclu. Le même jour, le CAB a autorisé un vol d'entraînement des équipages de Miami à San Juan et retour, et le vol d'étude vers Léopoldville a eu lieu le 13 septembre 1944. Proud [8] indique qu'il s'agissait du premier vol opérationnel, mais les documents du CAB indiquent clairement qu'il s'agissait d'un voyage de « familiarisation d'itinéraire » et que « les passagers seront du personnel PAA », il est donc peu probable que du courrier et/ou du fret aient été transportés. Le tableau suivant montre les dates réelles de vol à destination et en provenance de Léopoldville et les compare avec les informations incorrectes publiées précédemment.

Miami depart		Miami return	
PanAm record	Proud	PanAm record	Proud
21/Sep/44	*26/Sep/44*	02/Oct/44	*10/Oct/44*
10/Oct/44	*10/Oct/44*	20/Oct/44	*20/Oct/44*
26/Oct/44	*24/Oct/44*	06/Nov/44	*03/Nov/44*
09/Nov/44	*07/Nov/44*	20/Nov/44	*17/Nov/44*
24/Nov/44	*21/Nov/44*	04/Dec/44	*01/Dec/44*
08/Dec/44	*03/Dec/44*	19/Dec/44	*13/Dec/44*
23/Dec/44	*17/Dec/44*	04/Jan/45	*27/Dec/44*
08/Jan/45	*31/Dec/44*	Crash 08/Jan	*08/Jan/45*

<u>Notes:</u>
1. Proud shows departures based initially on a timetable showing departures on alternate Tuesdays. The only genuine departure on a Tuesday was that of 10 October 1944 which makes Proud correct on this occasion by accident. His departures on 3 December and 17 December are Sundays which do not correspond to either timetables or actual flights.

1. Proud affiche les départs initialement sur la base d'un horaire indiquant les départs un mardi sur deux. Le seul vrai départ un mardi fut celui du 10 octobre 1944 qui fait que Proud rectifie cette occasion par hasard. Ses départs les 3 décembre et 17 décembre sont des dimanches qui ne correspondent ni aux horaires ni aux vols réels.

2. Note that Proud shows the first flight arriving in Miami on 10 October and leaving Miami on the same day. This is simply not possible, given engineering maintenance requirements.

2. Notez que Proud montre le premier vol arrivant à Miami le 10 octobre et partant de Miami le même jour. Ce n'est tout simplement pas possible, compte tenu des exigences de maintenance technique.

3. Proud shows the last (crash) flight departing Miami on 31 December but states in his own table that the aircraft crashed at Trinidad over one week later on 8 January 1945. This is nonsense.

3. Proud montre le dernier (crash) vol au départ de Miami le 31 décembre, mais déclare dans son propre tableau que l'avion s'est écrasé à Trinidad plus d'une semaine plus tard, le 8 janvier 1945. C'est un non-sens.

Since the Pan American records do not show arrival or departure times for Leopoldville it is necessary to make an estimate of these. The trips took between eleven and twelve days to complete, and the one day difference may be accounted for by arrivals just before or just after midnight. If one assumes that the outward and return trips took the same time it is reasonable to place the aircraft in Leopoldville some six days after departure from Miami, and this can help when trying to establish whether or not a cover could have been carried on a particular flight. It seems equally reasonable, since the aircraft was returning to Miami that an incoming cover to the United States carrying either a Miami transit cancel or a Miami censor re-sealing strip would have been carried on “China Clipper”.

Étant donné que les registres pan American n'indiquent pas les heures d'arrivée ou de départ de Léopoldville, il est nécessaire d'en faire une estimation. Les voyages ont duré entre onze et douze jours, et la différence d'un jour peut s'expliquer par des arrivées juste avant ou juste après minuit. Si l'on suppose que les voyages aller et retour ont pris le même temps, il est raisonnable de placer l'avion à Léopoldville environ six jours après le départ de Miami, et cela peut aider à essayer d'établir si une lettre aurait pu ou non être transportée sur un vol. Il semble tout aussi raisonnable, étant donné que l'avion retournait à Miami, qu'une lettre entrante aux États-Unis portant soit un cachet de transit de Miami soit une bande de fermeture de la censure de Miami aurait été transportée sur « China Clipper ».

However, there are covers from Leopoldville in the correct date range September to December that do not show Miami transit and have been opened and re-sealed in New York. Although not conclusive, examination of a range of such covers shows that ONLY covers addressed to New York are re-sealed there, whilst covers to all other US addresses are re-sealed in Miami. It seems unlikely that mail to New York was sent by a different route which must mean that covers to New York were separated from those to other addresses and bagged exclusively for examination in New York. Study of records of incoming airmails to the US
suggests that covers carried by the Pan American “Special Mission” flights from or via West Africa were opened and re-sealed in Trinidad or Miami, having been off-loaded at Trinidad, but when these flights ended in mid 1943, any covers thereafter addressed to New York were examined in New York and not at Miami. The “China Clipper” covers reinforce this view.

Cependant, il existe des lettres de Léopoldville dans la plage correcte de dates de septembre à décembre qui n'indiquent pas le transit de Miami et qui ont été ouvertes et refermées à New York. Bien qu'il ne soit pas concluant, l'examen d'une série de ces lettres montre que SEULES les lettres adressées à New York y sont refermées, tandis que les lettres destinées à toutes les autres adresses américaines sont refermées à Miami. Il semble peu probable que le courrier à destination de New York ait été envoyé par un itinéraire différent, ce qui doit signifier que les lettres à destination de New York ont été séparées de celles envoyées à d'autres adresses et emballées exclusivement pour être examinées à New York. L'étude des enregistrements des courriers aériens entrants vers les États-Unis suggère que les lettres transportées par les vols Pan American « mission spéciale » en provenance ou via l'Afrique de l'Ouest ont été ouvertes et refermées à Trinidad ou à Miami, après avoir été déchargées à Trinidad, mais lorsque ces vols furent terminés au milieu de 1943, toutes les lettres adressées par la suite à New York étaient examinées à New York et non à Miami. Les lettres « China Clipper » renforcent ce point de vue.

The postage rates / Les Tarifs postaux

On 1 September 1944 a new airmail tariff was introduced [9] with the airmail letter fee from Belgian Congo to the United States of 15 Francs/5g, reduced from the previous 15.50 Francs/5g that had been in force since 1 January 1942. Shortly thereafter, SABENA established a new route from Congo to Europe, initially to London and flying Leopoldville-Libreville-Lagos-Niamey-Gao-Aoulef-Casablance-Lisbon-UK. Letters on this route were charged at 10 Francs/5g. You may wonder why this route is mentioned, but the fact that it called at Lisbon may become important later.

Le 1er septembre 1944, un nouveau tarif postal a été introduit [9] avec le tarif de la poste aérienne du Congo belge vers les États-Unis de 15 francs/5g, réduit par rapport aux 15,50 francs/5g qui étaient en vigueur depuis le 1er janvier 1942. Peu de temps après par la suite, SABENA a établi une nouvelle route du Congo vers l'Europe, initialement vers Londres et volant Léopoldville-Libreville-Lagos-Niamey-Gao-Aoulef-Casablance-Lisbonne-Royaume-Uni. Les lettres sur cet itinéraire étaient facturées 10 Francs/5g. Vous vous demandez peut-être pourquoi cet itinéraire est mentionné, mais le fait qu'il fasse escale à Lisbonne peut devenir important plus tard.

On 27 November 1944 a further tariff was introduced [10] and the airmail letter fee to the United States was reduced to 12.50 Francs/5g, and this rate remained in force through December 1945. When calculating postage rates, remember that a 3.50 Francs basic surface fee must be added, and a further 3.50 Francs registration fee where applicable. Here is a typical cover (Fig. 1) from the first period cancelled 31 October 1944 (third flight) carrying the correct rate of 15 Francs + 3.50 Francs. Note that it is addressed to New York and censored there by Examiner 5502.

Le 27 novembre 1944, un nouveau tarif a été introduit [10] et les surtaxes aériennes vers les États-Unis ont été réduites à 12,50 francs/5g, et ce tarif est resté en vigueur jusqu'en décembre 1945. Lors du calcul des tarifs postaux, n'oubliez pas qu'il faut rajouter le tarif de base (surface) de 3,50 francs, ainsi que la recommandation à 3,50 Francs le cas échéant. Voici une lettre type (Fig. 1) de la première période annulée le 31 octobre 1944 (troisième vol) portant le tarif correct de 15 Francs + 3,50 Francs. A noter qu'il est adressé à New York et y est censuré par l'examinateur 5502.



Fig. 1

Now a cover from the same period, 14 November (fourth flight) addressed from Matadi to Chicago and not New York, consequently censored in Miami by Examiner 30621. (Fig. 2) The sender has incorrectly applied the new rate to Europe of 10 Francs and not the correct 15 Francs to the US and the cover has been taxed accordingly.

Maintenant une lettre de la même période, 14 novembre (quatrième vol) adressée de Matadi à Chicago et non à New York, par conséquent censurée à Miami par l'examinateur 30621. (Fig. 2) L'expéditeur a appliqué par erreur le nouveau tarif vers l'Europe de 10 Francs et non les 15 francs corrects vers les États-Unis et la lettre a été taxée en conséquence.



Fig. 2

Two covers from the second period after 27 November tariff show the censorship locations determined by the address to which they were sent, even though the covers travelled on the same flight from Leopoldville (last return flight to Miami). Figs. 3, 4)

Deux lettres de la deuxième période après le tarif du 27 novembre indiquent les lieux de censure déterminés par l'adresse à laquelle elles ont été envoyées, alors même que les lettres ont voyagé sur le même vol depuis Léopoldville (dernier vol retour vers Miami). Figs. 3, 4)

The first cover is from Stanleyville to Atlanta, GA, via Leopoldville (14 December) and censored in Miami by Examiner 31007. The correct rate for this cover should have been 16 Francs (12.50 + 3.50) but it was short paid by 50c (15.50). However, no charge was raised.

La première lettre est expédiée de Stanleyville vers Atlanta, GA, via Léopoldville (14 décembre) et censurée à Miami par l'examinateur 31007. Le tarif correct pour cette lettre aurait dû être de 16 francs (12,50 + 3,50) mais elle fut insuffisamment affranchie de 50c (15,50). Cependant, aucune accusation n'a été appliquée.



Fig. 3



Fig. 4

A second cover from Leopoldville (19 December) to New York and consequently censored there by Examiner 6886 carries the correct double rate of 28.50 Francs (2 x 12.50 (+ 3.50)) and was also carried on the last flight from Leopoldville to Miami, arriving there on 4 January 1945.

Une deuxième lettre de Léopoldville (19 décembre) à New York et par conséquent censurée par l'examinateur 6886 porte le double tarif correct de 28,50 francs (2 x 12,50 (+ 3,50)) et a également été transportée sur le dernier vol de Léopoldville à Miami, arrivant là-bas le 4 janvier 1945.

Consequences / Conséquences

Mail from French Cameroun had been carried, as had that from Congo, quite satisfactorily via Lagos until the introduction of the new direct route from Leopoldville, but it is clear from cover evidence that the route was changed, and mail from Cameroun to the United States was sent to Leopoldville to join the "China Clipper" service once it had been established. The "China Clipper" flew directly from Leopoldville to Fisherman's Lake, bypassing Lagos and all the other West African ports en route, so perhaps this achieved a time saving over the "via Lagos" route. I can find no documentary evidence of the date of this route change but here is a very fine cover (Fig. 5) that must have been carried on the first return flight of "China Clipper" since it carries a transit cancel of Leopoldville dated 27 September 1944. Note that it is not addressed to New York and has consequently been censored in Miami by Examiner 30718.

Le courrier du Cameroun Français avait été transporté, tout comme celui du Congo, de manière tout à fait satisfaisante via Lagos jusqu'à l'introduction de la nouvelle route directe de Léopoldville, mais il ressort clairement des preuves sur lettre que la route a été modifiée, et le courrier du Cameroun vers les États-Unis a été envoyé à Léopoldville pour rejoindre le service « China Clipper » une fois celui-ci mis en place. Le « China Clipper » a volé directement de Léopoldville vers Fisherman's Lake, contournant Lagos et sur sa route, tous les autres ports d'Afrique de l'Ouest, ce qui a peut-être permis de gagner du temps par rapport à la route « via Lagos ». Je ne trouve aucune preuve documentaire de la date de ce changement d'itinéraire mais voici une très belle lettre (Fig. 5) qui a dû être emportée sur le premier vol retour du « China Clipper » puisqu'elle porte un cachet de transit de Léopoldville daté du 27 septembre 1944. Notez qu'elle n'est pas adressée à New York et a par conséquent été censurée à Miami par l'examinateur 30718.



Fig. 5

A cover from Douala on 29 September 1944 (Fig. 6) carries a transit cancel of Leopoldville dated 9 October and must have been carried on the second return flight of "China Clipper". Addressed to Cedar Rapids and <u>not</u> to New York it was therefore censored in Miami by Examiner 30323.

Une lettre de Douala du 29 septembre 1944 (Fig. 6) porte un cachet de transit de Léopoldville daté du 9 octobre et doit avoir été transportée sur le deuxième vol retour du « China Clipper ». Adressé à Cedar Rapids et non à New York, elle a donc été censurée à Miami par l'examinateur 30323.



Fig. 6

Both these covers carry the correct rate [11] of 4 Francs basic fee plus 19 Francs air fee/5g making a total of 23 Francs.
It is entirely possible that countries and colonies other than Belgian Congo and Cameroun began to route their airmail to the United States via the "China Clipper" service from Leopoldville, and it would be advisable to check covers from the period September through December 1944 to see if they carry a Leopoldville transit mark that could signify carriage on this route. I would suggest that the French Congo (A.E.F.) would use this route but can offer no cover evidence from my own collection.

Ces deux lettres portent le tarif correct [11] de 4 francs de taxe de base plus 19 francs de surtaxe aérienne/5g soit un total de 23 francs.
Il est tout à fait possible que des pays et colonies autres que le Congo belge et le Cameroun aient commencé à acheminer leur courrier aérien vers les États-Unis via le service « China Clipper » de Léopoldville, et il serait conseillé de vérifier les lettres de la période septembre à décembre 1944 pour voir s'ils portent un cachet de passage Léopoldville qui pourrait signifier le transport sur cet itinéraire. Je suggérerais que le Congo français (A.E.F.) utiliserait cette route mais ne peut offrir aucune preuve de lettre de ma propre collection.

<u>After the crash / Après le crash</u>

Covers are known (Barbara Priddy) from Cameroun and A.E.F. dated in April and May 1945 that show Leopoldville transit cancels. This was, of course, after the "China Clipper" had crashed at Trinidad, so there was no reason to route the mail through Leopoldville except for the fact that SABENA had established a route to Lisbon (see earlier text) and it is feasible that this was the reason for continuing the "via Leopoldville" route. More work is required before this can be proven, but it is an interesting area of research for the future.

Des lettres sont connues (Barbara Priddy) du Cameroun et A.E.F. datées d'avril et mai 1945 qui montrent les oblitérations du transit de Léopoldville. C'était, bien sûr, après le crash du « China Clipper » à Trinidad, il n'y avait donc aucune raison d'acheminer le courrier par Léopoldville, à l'exception du fait que SABENA avait établi une route vers Lisbonne (voir le texte précédent) et il est possible que c'est la raison pour laquelle l'itinéraire « via Léopoldville » ait continué. Plus de travail est nécessaire avant que cela puisse être prouvé, mais c'est un domaine de recherche intéressant pour l'avenir.

References:

[1] ASM 0341 Box 322 Folder 15, Richter Library, University of Miami.
[2] File IRIS 11973, "*Documents pertaining to Air Corps activities involving Belgian Congo*", (Air Force Historical Research Agency, Maxwell A.F.B., Alabama).

[3] United States Government, "*Substantive Preparatory Papers to the first Quebec Conference*" commencing at p. 679 "*Postwar Civil Aviation Policy*". http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1943
[4] United States Government, "*Memorandum of conversation by the Assistant Secretary of State Berle*" p. 360. http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1944v02
[5] US Civil Aeronautics Board, "*Order of Termination of Temporary Certificate, Serial Number 2702*", (US National Archive, FAM-18, 7E-4, Box 6, 19/3/4).
[6] Masland, William M, correspondence ASM 0341 Box 317 Folder 28, Richter Library, University of Miami.
[7] Madden, William J., and Keith, James S., "*South Atlantic Route Case*", ASM 0341 Box 330 Folder 23/24, Richter Library, University of Miami.
[8] Proud Edward B.. "*Intercontinental Airmails Volume 1*", (Proud Publications, Heathfield, Sussex).
[9] Ordonnance No. 255/P.T. 31 August 1944, Government of the Congo.
[10] Ordonnance No. 352/2/P.T. 27 November 1944, Government of the Congo.
[11] Picirilli Robert E., "*Postal and Airmail Rates in France & Colonies 1920 – 1945*", (France & Colonies Philatelic Society, 2011, ISBN 0 9519601 6 4)
[12] United States National Archive. Reference 7E-4, Box 6, 19/3/4.

Un Timbre passe-partout / Le 0,50 Franc « Angreacum »

Par Daniel Eggen



Par l'Arrêté Ministériel du 08/05/1952, le Ministre des Colonies, André Dequae, promulguait l'émission d'une nouvelle série de timbres, ayant pour sujet "La flore de la Colonie".
Cette série, comportant 22 valeurs allant du 0,10 Fr. au 100 Frs., faisait suite à la série "Masques" de 1947 et poursuivait une certaine "idée" de propagande en faveur du Congo.

Si ces timbres firent le bonheur des collectionneurs, il ne faut pas perdre de vue que la plupart des valeurs représentées répondait, au moment de son admission à l'affranchissement, à un tarif en vigueur soit en service intérieur soit en service vers la métropole soit en service international. Cependant au vu de la "faiblesse" de certaines valeurs, force est de constater que certaines d'entre elles n'avaient qu'une utilisation fort restreinte. Tel est le cas pour le 0,50 Fr. "Angreacum" qui ré-pondait plus à des tarifs intérieurs congolais qu'à des tarifs internationaux ou préférentiels vers la Belgique.



Les timbres "Flore de la Colonie" furent dessinés par Mme G,Denis sur base de photographies de Mrs De Witte, Janssens et Adam, l'impression en héliogravure fut réalisée par la S.A. Courvoisier à la Chaux de Fonds. Ils furent mis à disposition de notre colonie en quatre livrées s'étalant de Mai 1952 à Janvier 1953, et mis hors cours le 01/08/1960.

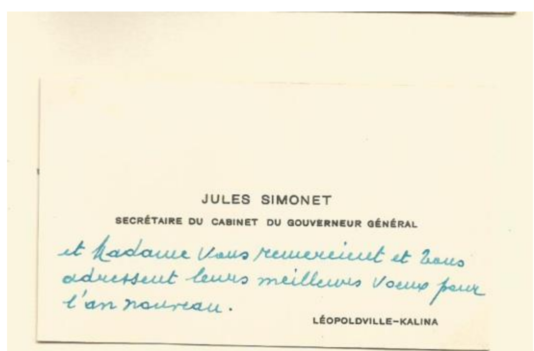
- Première livrée : 10/05/1952 : valeurs de 0,25 Fr, 0,50 Fr., 1 Fr, 1,50 Fr., 2 Frs., 3 Frs, et 6,50 Frs.
- Deuxième livrée : 18/08/1952 : valeurs de 0,75 Fr., 4 Frs., 5 Frs., et 7 Frs
- Troisième livrée : 03/11/1952 : valeurs de 0,10 Fr, 0,15 Fr., 0,20 Fr, 0,40 Fr. 0,60 Fr et 20 Frs.
- Quatrième livrée : 05/01/1953 : valeurs de 1,25 Fr, 8 Frs, 10 Frs, 50 Frs et 100 Frs.

Relations postales intérieures

Rayon "Local" de 2 kilomètres : Tarif du 01/04/1950 au 31/12/1957

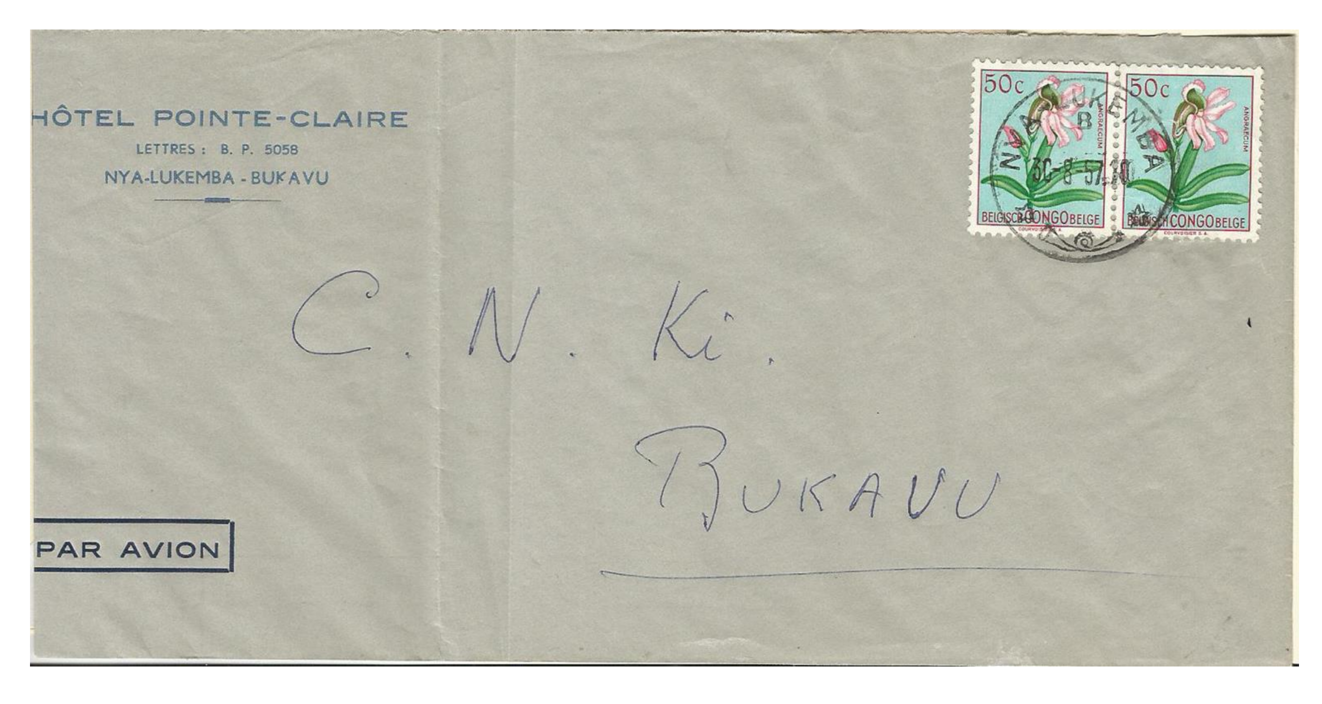
Cartes de visite : 0,50 Fr





Carte de visite sous enveloppe ouverte avec mentions manuscrites de plus de 5 mots expédiée le 12/01/1953 de Léopoldville Kalina vers Léopoldville Kalina.

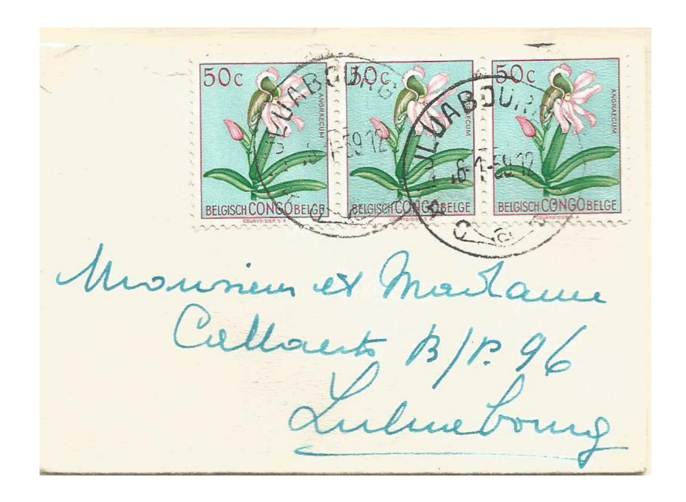
Lettre ordinaire jusque 50 Grs : 1,00 Fr.



Lettre ordinaire de 50 Grs. maximum expédiée le 30/08/1957 de Nya-Lukemba vers Bukavu (Costermansville).

Rayon "Local" de 3 kilomètres : Tarif du 01/01/1958 au 29/06/1960

Cartes de visite : 1,50 Fr



Carte de visite sous enveloppe fermée (tarif des lettres ordinaires) expédiée le 16/01/1959 de Luluabourg vers Luluabourg.

Lettre recommandée jusque 50 Grs. : Lettre 1,50 Fr + Recommandation 6,00 Frs.

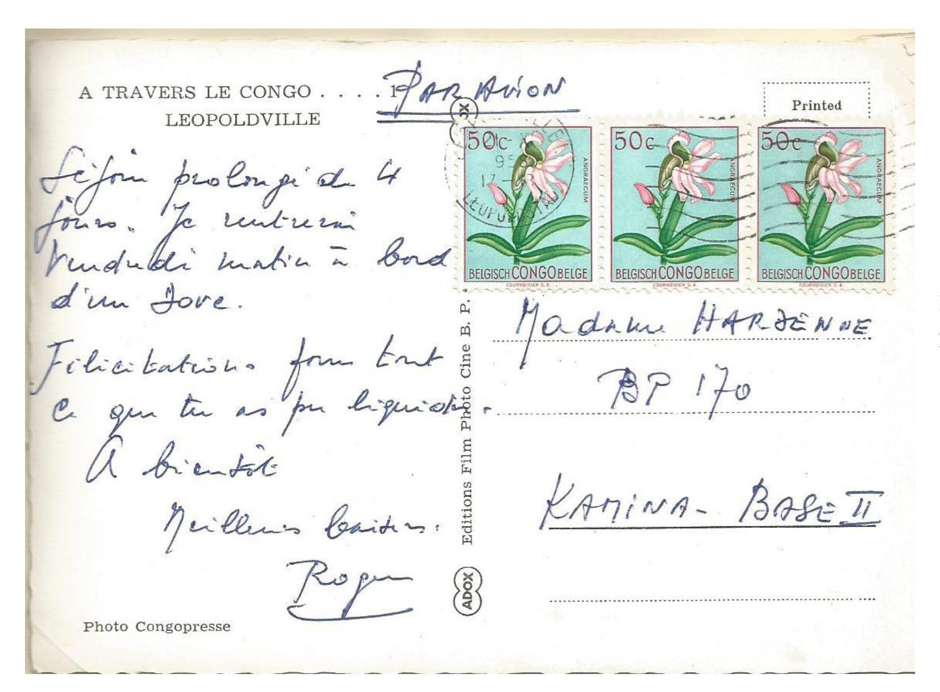


Lettre de 50 Grs. maximum expédiée en recommandé par les Chemins de Fer B.C.K. (Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga) le 22/10/1958 de Luluabour vers Luluabourg.

Ensemble du territoire

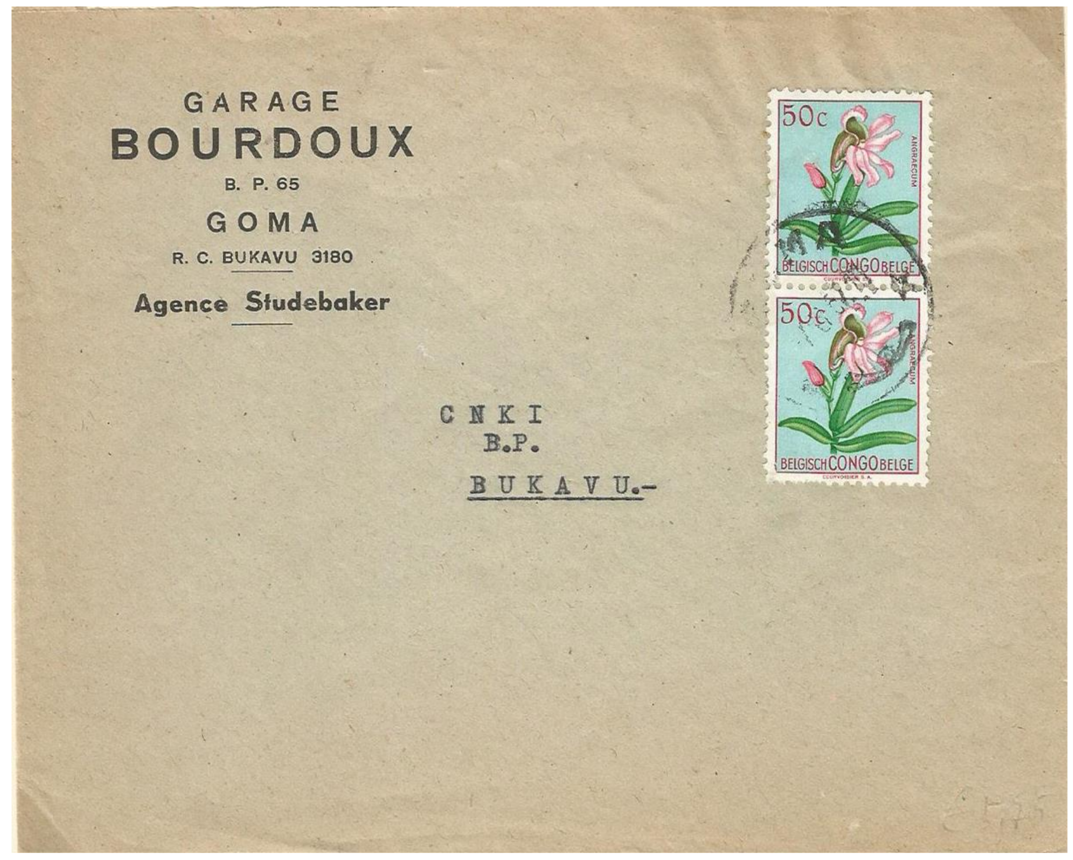
Les surtaxes aériennes applicables aux lettres et cartes postales à acheminer « par avion » en service intérieur ont été abrogées le 01/12/1940 (Ordonnance N° 420 du 31/10/1940).

Carte postale illustrée : Tarif du 01/01/1958 au 29/06/1960 : 1,50 Fr.



Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mentions manuscrites (plus de mots) expédiée “par avion” le 21/10/1958 de Léopoldville vers Base Kamina.

Factures et Relevés de compte jusque 20 Grs. : Tarif du 01/04/1950 au 31/12/1957 : 1,00 Fr.



Facture ou relevé de compte de 20 Grs. maximum expédié sous enveloppe ouverte le 07/06/1957 de Goma vers Bukavu (Costermansville).

Lettre ordinaire jusque 10 Grs. : Tarif du 01/04/1950 au 29/06/1960 : 3,00 Frs.

Lettre ordinaire de 50 Grs. maximum expédiée “par avion” 19/06/1957 de Bukavu (Costermansville) vers Elisabethville.



Lettre recommandée jusque 20 Grs. : Lettre 4,00 Frs + Recommandation 6,00 Frs.
(Lettre jusque 10 Grs. : 3,00 Frs. + 1 Fr. par 10 Grs. en plus)



Lettre de 20 Grs. maximum (deuxième échelon) expédiée en recommandé “par avion” le 11/07/1959 de Léopoldville Aérogare vers Base Kamina.

Correspondance de Noël et Nouvel An (15 Décembre – 15 Janvier)

Cartes de visite sous enveloppe ouverte ne comportant que des souhaits ou des salutations exprimés en cinq mots maximums.

Voie de surface : Tarif du 15/12/1954 au 15/01/1955 : 0,50 Fr.





Carte de visite sous enveloppe ouverte avec mention manuscrite de 5 mots maximum expédiée le ?/01/1955 de Coquilhatville vers Léopoldville.

Voie aérienne : Taxe combinée jusque 5 Grs. du 15/12/1957 au 15/01/1958 : 1,00 Fr.

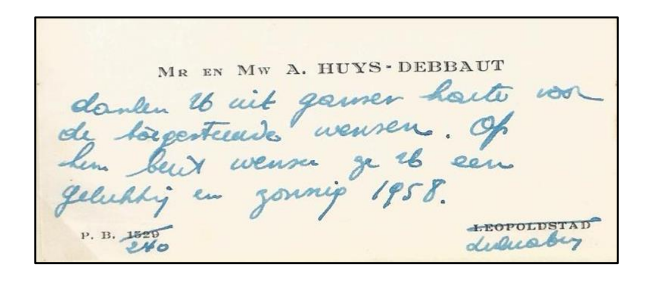




Carte de visite sous enveloppe ouverte avec mention manuscrite expédiée "par avion" le 02/01/1958 de Stanleyville vers Léopoldville. La limitation à 5 mots de correspondance n'a pas été respectée.

Voie aérienne : Taxe combinée jusque 10 Grs. du 15/12/1957 au 15/01/1958 : 1,50 Fr.





Carte de visite sous enveloppe ouverte avec mention manuscrite expédiée "par avion" le 06/01/1958 de Luluabourg vers Léopoldville. La limitation à 5 mots de correspondance n'a pas été respectée.

Relations postales vers la Métropole
Voie de surface

Tarif du 01/08/1949 au 20/01/1958

Carte postale avec mention de plus de 5 mots: 1,20 Fr



Carte postale de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée le 18/01/1957 de Léopoldville vers Alleur.

Tarif du 01/08/1949 au 28/02/1954

Carte postale illustrée avec mention de 5 mots maximum : 0,60 Fr. → Tarif des imprimés

Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite de 5 mots maximum expédiée le 13/01/1953 d'Elisabethville vers Koekelberg (Bruxelles).



Tarif du 15/01/1950 au 28/02/1954

Lettre recommandée jusque 80 Grs. Quatrième échelon : Lettre jusque 80 Grs : 6,75 Frs. (Jusque 20 Grs. 3,00 Frs. + 1,25 Fr. par 20 Grs. en plus).
Recommandation "Parif Préférentiel" : 4,00 Frs.



Lettre de 80 Grs. maximum (quatrième échelon) recommandée – insuffisamment affranchie de 0,25 Fr.- expédiée le 22/06/1953 de Yumbi vers Philippeville – Envoi taxé à 0,70 Fr. à l'arrivée. Ordonnance N° 86/P.T. du 07/11/1934 : Taxation minimale au départ de l'objet de correspondance au montant de 0,35 Fr. - Taxation portée au double à l'arrivée.

Tarif du 01/03/1954 au 31/03/1959

Lettre recommandée jusque 80 Grs. Quatrième échelon : Lettre jusque 80 Grs. : 7,50 Frs. (Jusque 20 Grs. 3,00 Frs. + 1,50 Fr. Par 20 Grs. en plus) Recommandation 6,00 Frs.



Lettre de 80 Grs. maximum (quatrième échelon) expédiée en recommandé le 07/09/1958 de Matadi vers Jambes.

Relations postales vers la Métropole
Voie Aérienne

Tarif du 01/06/1952 au 30/06/1953

Lettre ordinaire jusque 10 Grs. (Taxe Combinée) : 7,00 Frs



Lettre ordinaire de 10 Grs maximum (Premier échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 10/08/1952 de Costermansville vers Bruxelles.

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960

Lettre ordinaire jusque 10 Grs. (Taxe Combinée) : 6,50 Frs

Lettre ordinaire de 10 Grs. maximum (Premier échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 10/10/1957 de Léopoldville vers Bruxelles.





Lettre ordinaire de 10 Grs. maximum (Premier échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 26/12/1955 de Léopoldville vers Bruxelles.



Lettre ordinaire de 10 Grs. maximum (Premier échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 09/04/1958 de Kikwit vers Eupen.

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960

Lettre recommandée jusque 20 Grs. (Taxe Combinée) – Troisième échelon

Lettre jusque 20 Grs. : 11,50 Frs (jusque 10 Grs. : 6,50 Frs. - par 5 Grs. en plus : + 2,50 Frs.)
Recommandation : 6,00 Frs.



Lettre recommandée de 20 Grs. maximum (Troisième échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 23/08/1954 d'Elisabethville vers Bruxelles.



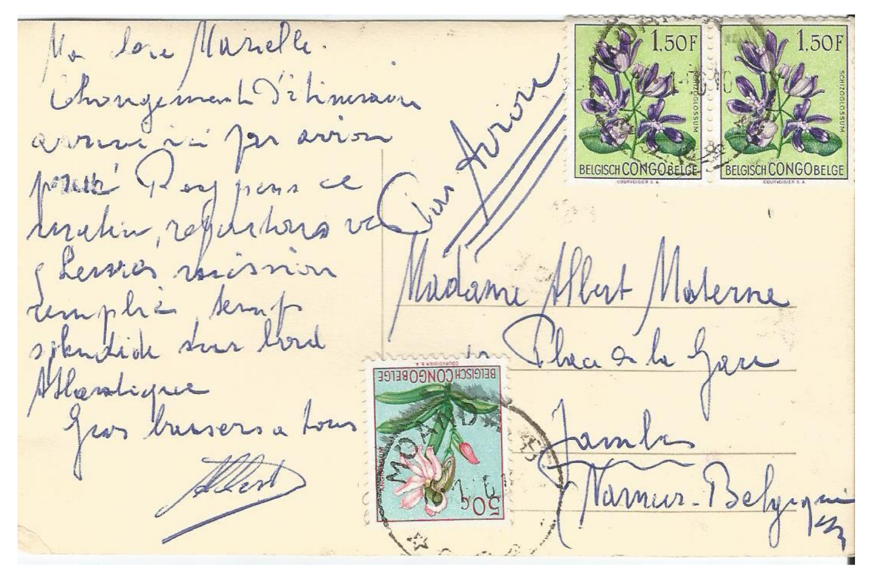
Lettre recommandée jusque 30 Grs. (Taxe Combinée) – Cinquième échelon

Lettre jusque 20 Grs. : 16,50 Frs (jusque 10 Grs. : 6,50 Frs. - par 5 Grs. en plus : + 2,50 Frs.)
Recommandation : 6,00 Frs.

Lettre recommandée de 30 Grs. maximum (Cinquième échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 30/04/1957de Matadi vers Bruxelles.

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960

Carte postale illustrée avec mention de plus de 5 mots (Taxe Combinée) : 3,50 Frs.



Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée par avion le 18/01/1956 de Moanda vers Jambes.

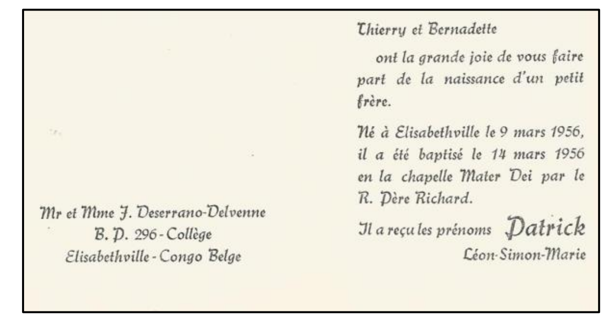


Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée par avion le 09/08/1953 de Butembo vers Verviers

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960

Autres objets - Carte de visite sous enveloppe ouverte (Taxe Combinée) : 3,50 Frs.
Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée par avion le 09/08/1953 de Butembo vers Verviers.




Thierry et Bernadette
ont la grande joie de vous faire part de la naissance d'un petit frère.
Né à Elisabethville le 9 mars 1956, il a été baptisé le 14 mars 1956 en la chapelle Mater Dei par le R. Père Richard.
Il a reçu les prénoms **Patrick** Léon-Simon-Marie

Mr et Mme J. Deserrano-Delvenne
B. P. 296 - Collège
Elisabethville - Congo Belge

Enveloppe carte de visite (ouverte) ayant comporté une mention manuscrite ou un texte imprimé de plus de cinq mots, expédiée par avion le 24/03/1956 d'Elisabethville vers Val Saint Lambert.

Correspondance de Noël et Nouvel An (15 Décembre – 15 Janvier)

Cartes de visite sous enveloppe ouverte ne comportant que des souhaits ou des salutations exprimés en cinq mots maximum (Taxe Combinée) : 2,00 Frs.



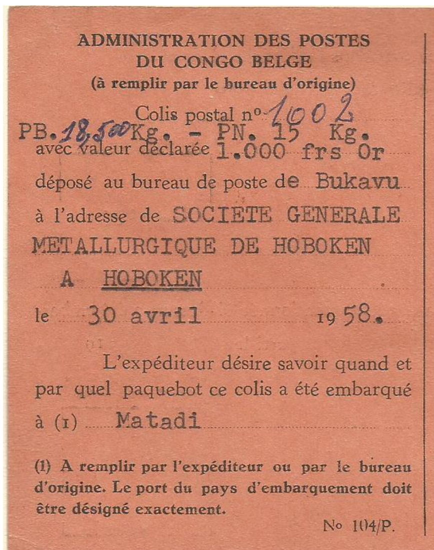
Enveloppe carte de visite (ouverte) ayant comporté des voeux de Noël et de Nouvel An formulés par une mention manuscrite de cinq mots maximum expédiée par avion le 31/12/1954 d'Elisabethville vers Ledeberg.

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960

Avis d'embarquement (Taxe Combinée) : Par carte : 3,50 Frs.
Droit fixe de dépôt : 5,00 Frs.

ORDONNANCE N° 64/274 DU 13/09/1951 Art 29

"... L'expéditeur d'un colis postal peut demander un avis d'embarquement, en payant au moment du dépôt un droit fixe de 5 Frs. Les colis ainsi que les bulletins d'expédition doivent porter l'annotation « Avis d'Embarquement » ; ils sont accompagnés d'une formule spéciale délivrée par le service des postes...; chaque formule ne peut se rapporter qu'à un seul colis, l'expéditeur remplit le recto de l'avis en y indiquant sont adresse complète ainsi que les reseignements du colis déposé..."



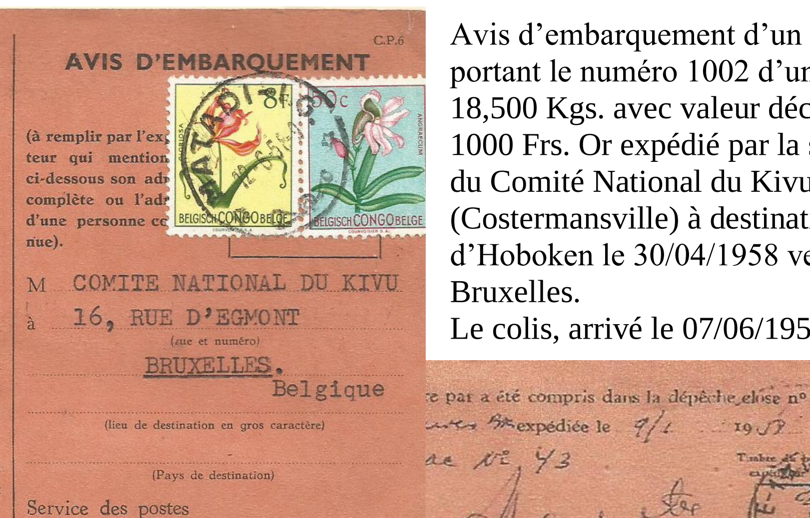
ADMINISTRATION DES POSTES
DU CONGO BELGE
(à remplir par le bureau d'origine)

PB. 18,500 Kg. - PN. 15 Kg. Colis postal n° 1002
avec valeur déclarée 1.000 frs Or
déposé au bureau de poste de Bukavu
à l'adresse de SOCIETE GENERALE METALLURGIQUE DE HOBOKEN
A HOBOKEN
le 30 avril 1958.

L'expéditeur désire savoir quand et par quel paquebot ce colis a été embarqué à (1) Matadi

(1) A remplir par l'expéditeur ou par le bureau d'origine. Le port du pays d'embarquement doit être désigné exactement.

No 104/P.



C.P.6

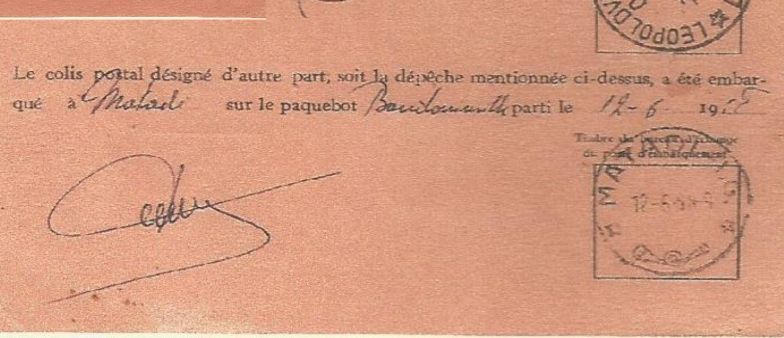
AVIS D'EMBARQUEMENT

(à remplir par l'expéditeur qui mentionne ci-dessous son adresse complète ou l'adresse d'une personne ... rue).

M COMITE NATIONAL DU KIVU
à 16, RUE D'EGMONT
(rue et numéro)
BRUXELLES.
Belgique
(lieu de destination en gros caractère)
(Pays de destination)

Service des postes

Avis d'embarquement d'un colis portant le numéro 1002 d'un poids de 18,500 Kgs. avec valeur déclarée de 1000 Frs. Or expédié par la succursale du Comité National du Kivu à Bukavu (Costermansville) à destination d'Hoboken le 30/04/1958 vers Bruxelles.
Le colis, arrivé le 07/06/1958 à Léopoldville 1, est remis le 09/06/1958 dans la dépêche close N° 19 à destination d'Anvers Bassins via le port d'embarquement de Matadi.
Après appareillage du paquebot "Baudouinville" le 12/06/1958, l'avis d'embarquement est expédié par avion le 12/06/1958 de Matadi vers Bruxelles.



...e par a été compris dans la dépêche close n° 19
... expédiée le 9/6 1958
... n° 43
Timbre du bureau d'échange expéditeur de la dépêche
LEOPOLDVILLE 1

Le colis postal désigné d'autre part, soit la dépêche mentionnée ci-dessus, a été embarqué à Matadi sur le paquebot Baudouinville parti le 12-6- 1958
Timbre du bureau d'échange du port d'embarquement
MATADI 12-6-58

Relations postales vers l'Etranger
Voie de surface

Tarif du 15/01/1950 au 30/06/1953

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,00 Frs.



Lettre ordinaire de 20 Grs. maximum expédiée de Bafwasende le 30/12/1952 vers Montréal (Canada).

Lettre recommandée jusque 20 Grs.: Lettre jusque 20 Grs : 4,00 Frs.
Recommandation : 4,00 Frs.



Lettre ordinaire de 20 Grs. maximum expédiée en recommandée de Léopoldville-Kalina le 27/05/1952 vers Ambjorby (Suède).

Tarif du 15/01/1950 au 30/06/1953

Imprimés jusque 50 Grs. : 1,60 Fr.

Imprimé de 50 Grs. maximum expédié de Mahagi le 10/04/1953 vers Walderwick (Etats-Unis).



Tarif du 01/01/1958 au 29/06/1960

Imprimés jusque 100 Grs. (Deuxième échelon) : 2,00 Frs.
(Jusque 50 Grs. : 1,00 Fr par 50 Grs. en plus : + 1,00 Fr.)



Imprimé de 100 Grs. maximum (Deuxième échelon) expédié de Bukavu (Costermansville) le 31/03/1958 vers Oceanside (Etats-Unis).

Tarif du 15/01/1950 au 30/06/1953

Journaux et Périodiques jusque 50 Grs. : 0,80 Fr.



Périodique de 50 Grs. maximum expédié de Stanleyville le 14/10/1952 vers Flint Michigan (Etats-Unis).

Tarif du 05/07/1953 au 31/12/1957

Journaux et Périodiques jusque 50 Grs. : 0,90 Fr.



Périodique de 50 Grs. maximum expédié d'Elisabethville le 20/08/1956 vers Manilles (Philippines)

Relations postales vers l'Etranger
Voie Aérienne

Union Africaine des Postes

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 3,00 Frs. + Surtaxe aérienne par 5 Grs.: 0,75 Fr.



Lettre ordinaire de 5 Grs. maximum expédiée par avion d'Elisabethville le 02/01/1957 vers Johannesburg (Afrique du Sud).

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 3,00 Frs.+ Surtaxe aérienne jusque 10 Grs.: 1,50 Fr.



Lettre ordinaire de 10 Grs. maximum (Deuxième échelon de surtaxe aérienne) expédiée par avion de Bukavu (Costermansville) vers Tatanarive (Madagascar).

Relations postales vers l'Etranger
Voie Aérienne
Europe - Lettres

Tarif du 15/01/1950 au 30/06/1953

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,00 Frs. + Surtaxe aérienne jusque 5 Grs.: 4,50 Frs.

Lettre ordinaire de 5 Grs. maximum expédiée par avion de Léopoldville le 27/06/1953 vers Kaufbeuren (Allemagne Fédérale).



Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,50 Frs. + Surtaxe aérienne jusque 5 Grs.: 3,00 Frs.



Lettre ordinaire de 5 Grs. maximum expédiée par avion de Matadi le 23/04/1956 vers Srokin (Danemark).

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,50 Frs.+ Surtaxe aérienne jusque 20 Grs.: 12,00 Frs.
(Surtaxe aérienne de 3,00 Frs. par 5 grs.)



Lettre ordinaire de 20 Grs. maximum (Quatrième échelon surtaxe aérienne) expédiée par avion de Léopoldville-Aérogare le 08/10/1957 vers Zurich (Suisse).

Tarif du 01/01/1958 au 29/06/1960

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 5,00 Frs.+ Surtaxe aérienne jusque 5 Grs.: 3,00 Frs.

Lettre ordinaire de 5 Grs. maximum expédiée par avion d'Elisabethville le 17/11/1957 vers Stalin (Bulgarie).



Relations postales vers l'Etranger
Voie Aérienne
Europe – Cartes Postales

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Carte postale et Carte Illustrée avec mention de plus de 5 mots : 2,50 Frs.
Surtaxe aérienne par objet : 3,00 Frs.



Le 2 Septembre 1954.

Mon Cher Jean,

Suis particulièrement heureux d'avoir reçu vos signaux, malgré la faible puissance de votre émetteur.

Je n'ai pas besoin de vous dire combien il m'est agréable de contacter mes amis toulonnais, et je sais grè à mon ami 8 CW de m'envoyer, chaque fois qu'il le peut une bouffée d'air du pays.

Amitiés à tous. A bientôt et souvent et

bien cordialement 73'

STATION RADIO- AMATEUR
F 9 - Y.Y.
B.P. N° 108.
TOULON.
(Var)
FRANCE.

PAR AVION



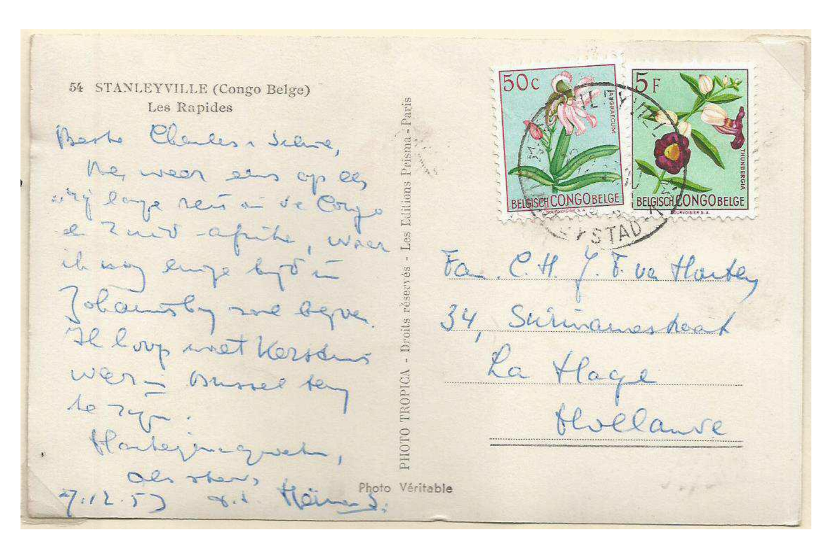
RADIO F 9 - Y.Y. 19

OQ 5EH

Your 14 Mc CW-Fone Signals
RST 4/5-7 at 19 30 GMT
On 1/9/ 195 4 Input 100 Watts
Tx 89 ECO-6L6 + RS 391 Mod. Sup.
Rx A R 88 D.
Psc-Tnx. Qsl.
73

Op:
Docteur Raymond ANGOT
„Colonnes"
BONDO
(Belgian Congo)

Carte postale (QSL – Radio Amateur) de fabrication particulière avec mention dactylographiée (mention de plus de 5 mots) expédiée par avion de Bondo le 04/09/1954 vers Toulon (France).



Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée par avion de Stanleyville vers La Haye (Pays-Bas).

Relations postales vers l'Etranger
Voie Aérienne
Europe – Grand-Duché de Luxembourg

Tarif du 01/07/1953 au 29/06/1960 - Lettre ordinaire jusque 10 Grs. (Taxe Combinée) : 6,50 Frs

Lettre ordinaire de 10 Grs. maximum (Premier échelon Taxe Combinée) expédiée par avion le 25/02/1956 de Yangambi vers Luxembourg Ville.



Tarif du/ 01/07/1953 au 31/12/1957
Carte postale et Carte Illustrée avec mention de plus de 5 mots (Taxe Combinée) : 3,50 Frs.

Carte postale illustrée de fabrication particulière avec mention manuscrite (plus de 5 mots) expédiée par avion de Stanleyville le 20/12/1954 vers Rodange.

L'envoi, passible du tarif "Lettre", car ne répondant pas aux normes de la carte postale (collage d'une photo côté vue) est frappé d'une taxe de 0,241 Franc Or.

Relations postales vers l'Etranger
Voie Aérienne
Amérique – Lettres

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,50 Frs.+ Surtaxe aérienne jusque 5 Grs.: 5,00 Frs.



Lettre ordinaire de 5 Grs. maximum expédiée par avion de Libenge le 12/12/1956 vers Montréal (Canada).

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957
Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,50 Frs.+ Recommandé : 6,00 Frs.
Surtaxe aérienne jusque 10 Grs.: 10,00 Frs. (Surtaxe aérienne de 5,00 Frs. par 5 Grs.)



Lettre recommandée de 10 Grs. maximum (Deuxième échelon surtaxe aérienne) expédiée par avion de Léopoldville-Aérogare le 13/08/1956 vers Chicago (Etats-Unis).

Tarif du 01/07/1953 au 31/12/1957

Lettre ordinaire jusque 20 Grs. : 4,50 Frs.+ Recommandé : 6,00 Frs.
Surtaxe aérienne jusque 15 Grs.: 15,00 Frs. (Surtaxe aérienne de 5,00 Frs. par 5 Grs.)

Lettre recommandée de 15 Grs. maximum (Troisième échelon surtaxe aérienne) expédiée par avion d'Elisabethville le 24/08/1953 vers Chicago (Etats-Unis).



Les perturbations postales et les postes militaires pendant les événements de l'Indépendance du Congo

Par Daniel Goffin

Le 30 juin 1960, la Belgique ayant accordé au Congo l'indépendance totale, prévoit néanmoins le maintien provisoire de quelques troupes dans les bases de KAMINA au Katanga et KITONA-BANANE dans le Bas-Congo. Il est prévu qu'un statut devrait faire l'objet d'arrangements ultérieurs.
Cependant, les responsables du nouvel Etat ne s'étant pas montrés à la hauteur de leur tâche, la révolte, le pillage et les assassinats ne tardèrent pas à ensanglanter les campagnes du Congo, tandis que la Force Publique qui constituait l'ossature de la colonie et sur laquelle le pouvoir comptait s'appuyer, se mutinait à son tour, plongeant ainsi tout le pays dans la terreur et l'anarchie la plus complète.

Dès le 4 juillet, des colons blancs ayant été molestés et des scènes de violence s'étant produites, l'exode des coloniaux pris de panique commence, chacun essayant de gagner avec les moyens dont il dispose les gares ou les aérodromes.
Comme une mauvaise nouvelle n'est jamais unique, les services publics cessent petits à petits de fonctionner, la poste privant ainsi les usagers d'envoyer ou de recevoir des nouvelles.
Les correspondances s'entassent dans les bureaux dans l'attente de jours meilleurs.

Tandis que dans certaines localités, le personnel noir resté au poste, macule les enveloppes de slogans (certains courriers seront acheminés plus tard, d'autres seront détruits) apposés au composteur ou au moyen de cachets grossièrement taillés dans du bois comme :

CONGO LIBRE
INDEPENDANCE
UNITE
PLUS MAITRE ICI

Dans d'autres bureaux le personnel blanc qui n'a pas abandonné ses fonctions fait confectionner et coller sur les lettres des étiquettes dactylographiées portant la mention:

TRANSMISSION RETARDEE POUR DIFFICULTE D'ACHEMINEMENT

Quelques bureaux continuant à fonctionner plus ou moins par l'impulsion acquise, des sacs de courrier normalement oblitéré sont transportés jusqu'aux aérodromes à l'effet d'être pris en charge par les avions qui participaient au pont aérien.

Malheureusement, ceux-ci ne pouvant les embarquer, les réfugiés ayant priorité et occupant jusqu'aux cales à marchandises, les sacs postaux s'entassent et restent en souffrance dans plusieurs localités ou les soldats Congolais les pillent et y mettent le feu.

Les correspondances ne cessèrent pas pour autant d'arriver dans les bureaux des villes, venant de l'intérieur et notamment des postes de brousse où les coloniaux enfermés chez eux et ne pouvant se rendre dans les centres sens s'exposer aux injures et aux sévices, confiaient leurs lettres à des personnes restées fidèles. Ceux-ci étaient chargés de remettre le courrier soit au bureau de poste le plus proche encore en fonction, soit à des blancs ayant réussi à gagner des lieux d'embarquement.

Ces lettres, souvent sans affranchissement faute de timbres, étaient alors emportées par ces réfugiés qui les postaient à leur arrivée à Bruxelles ou les remettaient au personnel de la Sabena ou des autres compagnies venues au secours de la population blanche.
Ces lettres portaient l'une des mentions suivantes :

DEPOSEZ A LA BOITE EN BELGIQUE S.V.P.

FAITES SUIVRE S.V.P.

AUX BONS SOINS SABENA

AUX BONS SOINS DES MEMBRES DES EQUIPAGES DES AVIONS DE LA SABENA
POSTER A BRUXELLES S.V.P.

Devant l'afflux de ces correspondances, une boîte est placée à l'aérodrome de Léopoldville dans laquelle les lettres peuvent être déposées, le personnel des avions la vidant avant leur départ.
Pour justifier de leur prise en charge bénévole, ces lettres sont revêtues d'une griffe de 67 mm frappée en rouge et portant l'inscription : AERODROME N'DJILI.

Arrivées à Bruxelles, elles sont déposées à la poste après avoir été affranchies avec des timbres belges ou sans l'avoir été, ce qui, dès lors, donna lieu à une taxe de 6 Fr. à l'arrivée.

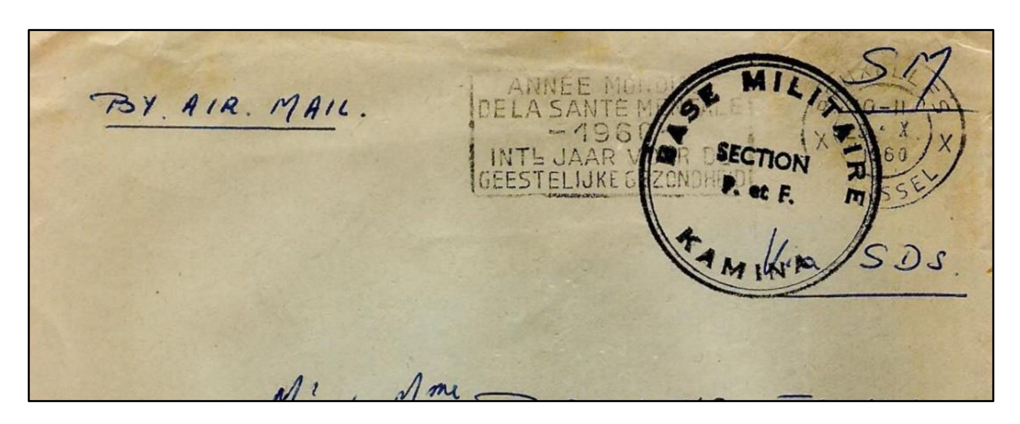
Des lettres sont également confiées à des réfugiés qui cherchent à gagner le Congo Français en traversant le fleuve à Léopoldville, ou qui se joignent aux longues caravanes de voitures qui essayent de gagner la frontière de l'Angola.
Les correspondances dont ils se chargent sont déposées dans les bureaux de poste après avoir été affranchies avec des timbres de ces pays respectifs.
Parfois encore, embarqués à bord du premier avion venu qui pouvait les prendre, ces réfugiés arrivent dans d'autres pays plus éloignés et dont dès lors les lettres portent les timbres.
C'est le cas de lettres ayant été postées en Afrique du Sud, au Dahomey ou au Togo.
Ces lettres, pour présenter un intérêt historique, doivent évidemment porter des cachets dont les dates se rapportent à celles de ses événements dont elles découlent; c'est à dire pendant le mois de juillet 1960.

Le Force Publique se mutine en juillet et provoque la panique parmi les familles européennes, celle-ci se réfugient à la base de Kamina en vue d'un rapatriement vers l'Europe et surtout parce qu'ils se sentent en sécurité parmi les régiments venus de Belgique.

En effet, dès le 8 juillet, la Belgique se devant de protéger la vie de ses nationaux dans l'ex-Congo belge, y envoie les premiers éléments d'un corps expéditionnaire composé essentiellement de volontaires recrutés dans toutes les armes stationnées en Belgique et F.B.A.
Cette unité arrive le 9 au Ruanda-Urundi où elle désarme des pelotons mutinés de la Force Publique, ainsi que la gendarmerie de l'Urundi. A partir de cette date, la franchise postale est décrétée pour les correspondances en provenance ou à destination des troupes belges en Afrique.

Le courrier des réfugiés fut acheminé par les soins de l'armée qui y apposa une griffe en rouge « Réfugié Vluchteling Kamina » ainsi qu'un cachet militaire d'un diamètre de 4 cm en rouge ou en noir « Base militaire Kamina – Section P et F. »





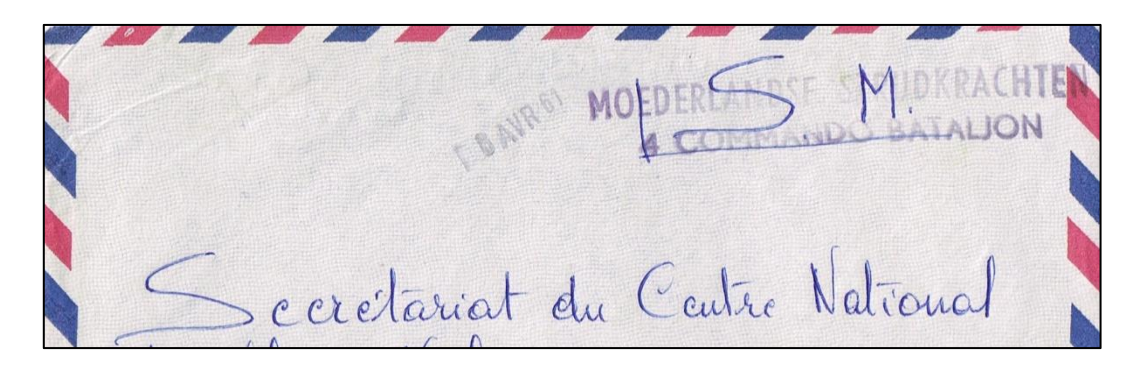
A l'arrivée en Belgique, le courrier était remis à la Poste de Bruxelles X qui l'oblitérait et se chargeait de sa distribution.

Le 9 juillet toujours, un détachement de para-commandos composé de la 1ère compagnie de marche du 1er Cycliste, est envoyé en avion à la base de KAMINA. Le 15, il est dépêché à KOLWEZI, et le 22 il prend part avec la compagnie Libération du 1er Guide, à l'opération sur le camp de la Force Publique de NZILOI où il a un tué et deux blessés.
A partir de ces événements, les départs de différentes unités du corps expéditionnaire vont se succéder.

Le 10 juillet : 13ème compagnie indépendante.
1ère compagnie du 12ème de Ligne.
Le 11 juillet : Compagnie du 1er Carabiniers.
5ème Bataillon de parachutistes
Le 13 juillet : Compagnie de marche d'artillerie.
Compagnie du 1er Lanciers

Dès lors, chaque jour un autre contingent s'embarque.

3ème Compagnie U.D.A., 13 et 16èmes Compagnies Indépendantes, Compagnies de marche du 1er Génie, du 4èmes Génie, 3 et 4ème Cycliste, du 5ème de Ligne, du 64ème d'Artillerie, du Bataillon « Libération », de l'Ecole d'Artillerie Antiaérienne, 4ème Bataillon Commando, et Compagnie du 1er Grenadiers.



Mais la situation se dégradant de plus en plus, l'O.N.U. envoie au Congo des détachements prélevés dans les forces armées des Etats membres. Ces contingents se répartissaient comme suit lors de leur intervention (août 1960) :

Canada	2.412	hommes	Mali	574	‘ ’
Egypte	....	‘ ’	Maroc	3.250	‘ ’
Ethiopie	2.389	‘ ’	Rép. Arabe Unie	1.000	‘ ‘
Ghana	2.412	‘ ’	Soudan	390	‘ ’
Guinée	741	‘ ’	Suède	628	‘ ’
Irlande	1.317	‘ ’	Tunisie	2.427	‘ ’
Libéria	225	‘ ’			

Durant toute la durée des opérations auxquelles participèrent les troupes belges, les postes civiles cessèrent de fonctionner, tout au moins à l'échelle du pays, car certaines régions de l'intérieur étant restées relativement calmes, et le départ des colons n'ayant pas encore tout désorganisé comme ce devait être le cas lorsque leur situation étant devenue intenable, ils furent contraints de s'en aller. Des bureaux continuèrent à former des courriers et à les acheminer vers les centres habituels où les événements les immobilisaient et les entassaient définitivement.
Le 19 juillet, la radio congolaise annonce que la poste fonctionne à nouveau.
Les lettres à destination de la Belgique doivent être déposées au comptoir et porter le nom et l'adresse de l'expéditeur, ce qui fait supposer que le contenu en sera examiné.
Bien que l'anarchie gagne à présent les régions de l'intérieur, le courrier qui n'a pas été pillé et incendié comme le fut le cas dans de nombreuses localités, commence peu à peu à être acheminé vers les bureaux centralisateurs et arrive à destination mais avec d'énormes retards et au compte-gouttes.

En outre, les enveloppes portent à nouveau des slogans divers apposés au tampon ou par tout autre moyen de fortune.

CONGO FORT
CONGO UNIS
LES TRAITRES DEHORS
VIVE CONFEDERATION

Le 18 août l'état de siège est proclamé dans tout le Congo (sauf le Katanga) et la censure est instaurée.
Suivant les éléments recueillis, les correspondances sont ouvertes sous prétexte de contrôle et acheminées sans que les enveloppes aient été recollées.
Certaines personnes ont signalé avoir vu une griffe frappée sur le courrier et portant la marque « censure » en bleu-vert. Mais jusqu'à ce jour nous n'avons pas retrouvé pareille marque.

Le même 18 août, un incident survenu à l'aérodrome de N'Djili (Léopoldville) où des officiers canadiens de l'O.N.U. sont battus à mort par des soldats noirs, donne prétexte à une nouvelle suspension des correspondances.

Le lendemain, la censure s'étend à certains bureaux du Ruanda-Urundi dans lesquels les lettres sont ouvertes et recollées au moyen de bandes de fortune, papier collant prélevé en marge de feuille de timbres et parfois confirmées par un paraphe, parfois, bandelettes de papier collées en long ou en travers, et même fermeture au moyen d'une agrafeuse.

Enfin, le Katanga s'étant séparé du Congo, cherche à obtenir son autonomie mais rencontre de grandes difficultés intérieures. Il instaure à son tour la censure le 25 août. Les lettres sont refermées au moyen de bandes blanches de plus ou moins 47 x 113 mm sur lesquelles une griffe est apposée et portant l'inscription « Sécurité du Katanga », cette censure est identifiée par une signature. Ces plis, très rares, sont malheureusement sujets à caution car très facilement fabriqués par des philatélistes peu scrupuleux.

Les contingents étrangers de l'O.N.U. envoyés au Congo durent bénéficier d'un système postal comparable dans les grandes lignes à celui qui avait été instauré lors de la guerre de Corée.





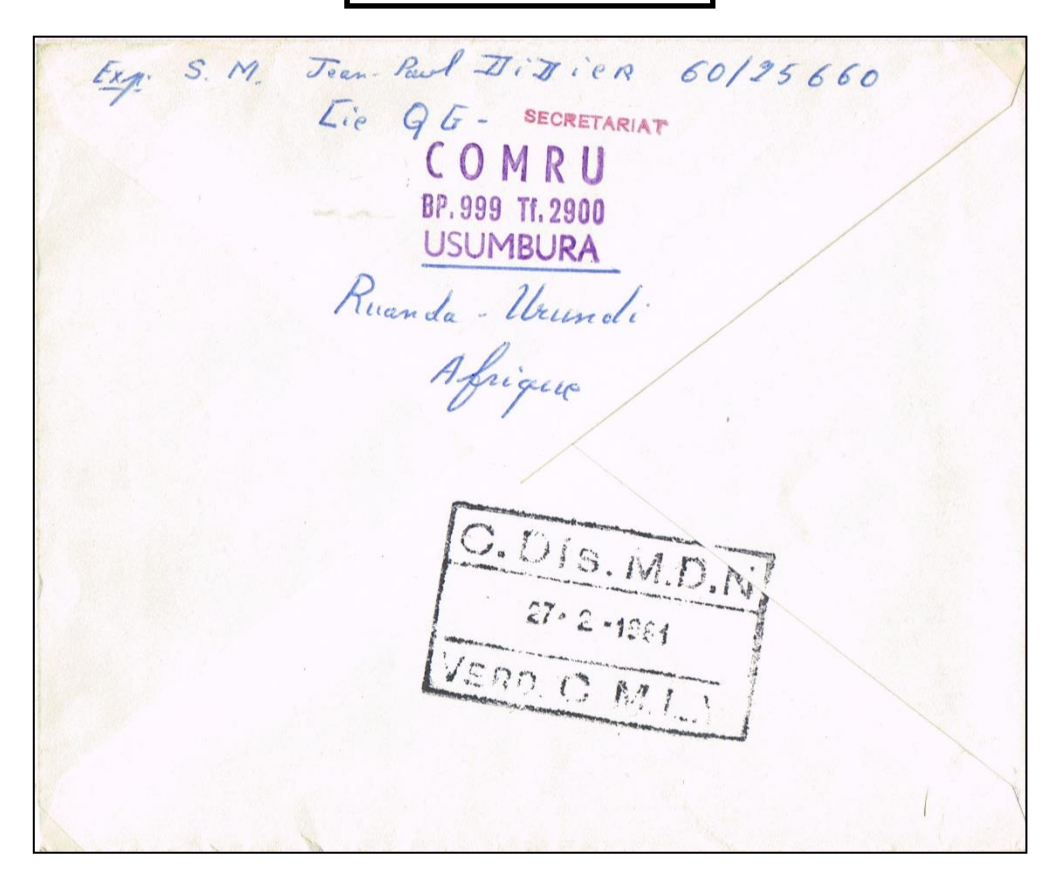
Il a été signalé avoir vu en provenance des troupes de l'O.N.U. au Congo, un cachet en provenance du Corps Suédois et un autre du Corps Irlandais.

A l'époque, les U.S.A. assumaient le service postal dans tous les secteurs où les troupes en opérations relevaient de leur influence (Ethiopie, Thaïlande, Turquie etc...) tandis que celles du groupe britannique étaient desservies par les postes militaires anglaises (Canada, Nouvelle Zélande, Inde, Belgique, Luxembourg, etc. ...).
Cependant, afin de ménager la susceptibilité de chacun des pays, ceux-ci utilisaient un cachet à indicatif mais qui leur était propre.

Dans le Corps Expéditionnaire belge un cachet rectangulaire, à pont, fut utilisé au même type dans toutes les unités, et portant au-dessus :

C.Dis. M.D.N. c'est-à-dire : Centre Distribution Ministère Défense Nationale.
au centre, la date : Jour, Mois et Millésime en entier.
en dessous : Verd. C.M.L.V. soit : Verdeelingscentrum Ministérie Landsderdediging.

C. Dis.M.D.N.
16 - 8 - 1960
VERD.C.M.L.V



Il faut savoir qu'à partir du 11 juillet 1960, les lettres de militaires bénéficiant de la franchise de port devaient transiter par le Ministère de la Défense Nationale et être revêtu de ce cachet.

Ce cachet sera utilisé jusqu'en 1962 pour le courrier venant du Ruanda-Urundi.

Il est fréquemment timbré au dos des enveloppes, cependant on le rencontre aussi au recto, mais beaucoup plus rarement.

POSTES -N.S.- 29.6.1962	E	IX	I)

La présente N.S. remplace les N.S. E/IX/7 du 1.3.1962 et E/IX/16 du 7.6.1962.

EXPEDITION ET TRANSPORT DE LA CORRESPONDANCE

Correspondances à destination et en provenance des troupes métropolitaines belges en Afrique.

Les lettres dont le poids n'excède pas 50 g. et les cartes postales ordinaires expédiées à l'adresse des troupes métropolitaines belges en Afrique peuvent être expédiées en franchise de port.

L'adresse de ces correspondances doit comporter les indications suivantes :

- Nom du destinataire;
- Dénomination complète de l'unité;
- "Troupes métropolitaines belges en Afrique, via S.D.S."

Les envois en question, recueillis dans le service, sont à diriger sur le bureau centralisateur de Bruxelles X qui les remet au service M.D.N/S.D.S.

Etant donné que le transport aérien de ces envois s'effectue par les moyens propres du Ministère de la Défense Nationale, ou à ses frais si les correspondances sont expédiées par la SABENA, il n'y a pas lieu de percevoir la surtaxe-avion.

Il en résulte que les envois, ne jouissant pas de la franchise militaire, doivent être affranchis complètement.

Un cachet rond avec la mention « B.P.A. – COMRU » a été utilisé pour les troupes et le courrier provenant du Ruanda-Urundi.



Epilogue :

Par la suite, au moment du rapatriement de ces troupes vers la Belgique, beaucoup d'officiers et de sous-officiers choisirent de rester au Katanga. Ils furent intégrés à la Gendarmerie Katangaise et devinrent plus tard malgré eux des mercenaires expulsés par l'O.N.U.

D'après un rapport de l'O.N.U. daté du 1 mai 1961, il y avait au Katanga des mercenaires de plus de 20 nationalités différentes parmi lesquels 450 belges, 72 Sud-Africains ou Rhodésiens et 54 Britanniques.

Sources :

- Belgaphil n°6 : Une oblitération mécanique remarquable sur la correspondance Belgique-Congo de 1960 – H. Caprasse et L. De Clercq.
- Le B.P.A./COMRU par Henri Smets
- Note de Service de la poste du 01.03.1962 (E/IX/7), 07.06.1962 (E/IX/16) et 29.06.1962 (E/IX/19)

Bizarreries ou tripotages philatéliques plus courriers/documents rares du Sud-Kasaï , Katanga et République populaire du Congo

Par Eric Bedoret

Remarque préliminaire : cet exposé n'a pas vocation d'être scientifique. Je ne m'attarderais pas non plus spécialement sur le respect du tarif appliqué par la poste sur les différents documents que je place à votre lecture, par contre ce sont souvent des documents rares si pas uniques.
Contexte : directement après la décolonisation, des tiraillements entre ethnies et politiques ont donné jour à des sécessions.

En principe les valeurs postales du Congo Belge ont été mises, officiellement, hors cours le 1er août 1960. Vite abrogée par manque d'approvisionnement de nouveaux timbres, beaucoup de documents postaux ont été affranchis, soit de façon mixte, soit au moyen de timbres-poste du Congo Belge et cela jusqu'en mai 1966.

Petit rappel :

- Sud-Kasaï : 08/08/1960 au 02/10/1961
- Katanga : 11/07/1960 au 15/01/1963
- République populaire du Congo : 05/08/1964 au 15/11/1964

Les timbres des sécessions: Une des premières choses que font les sécessionnistes est de « s'affirmer » via le courrier ----> l'objectif étant de faire une publicité facile de leur sécession par l'utilisation de timbres, timbres surchargés, cachets, oblitérations, utilisations des timbres taxes, appositions de vignettes, …
Le modus operandi est toujours le même :

1°) récupérer les timbres abandonnés qui trainent dans les bureaux de poste appartenant au régime précédent.

2°) les surcharger avec leur « griffe » qui différencie le régime précédent de celui en place.

3°) si la sécession dure et le permet : émettre de nouveaux timbres du régime politique sécessionniste en place.

Comme les sécessions sont relativement éphémères, parfois même très courte, la poste, les entreprises, ou le grand public ne disposent pas de suffisamment de timbres afin d'appliquer le tarif correct ou ils n'ont pas les bons timbres du régime en place que ce soit en timbre classique ou timbre-taxe.
Les postiers et les expéditeurs font donc avec les moyens du bord et par manque de formation ou par complaisance, certaines lettres sont oblitérées parfois sans contrôle ou avec des erreurs volontaires ou non.

Tous les documents proviennent de mes collections « récoltées » depuis 40 ans.
Remarque : Les documents présentés ont été modifiés au niveau de la taille afin d'avoir une meilleure vision. (Scan rétréci ou agrandi). Bonne découverte, Eric Bedoret.

« Période Sud-Kasaï » (08/08/1960 au 02/10/1961)

Document 1 : affranchissement mixte « philatélique » avec timbres « Etat Minier Sud-Kasaï » et timbres Ex-Congo Belge surchargés « Congo » en rouge ou noir de la République du Congo. A remarquer la date de l'oblitération 25/10/1965 soit hors période Sud-Kasaï. Cela sent le tripotage….



Document 2 : lettre recommandée, à entête officielle, expédiée de Bakwanga 1 B du 14/12/60 et qui est arrivée à bon port le 21/12/60. 1 timbre de 10 Fr « Indépendance » de la République du Congo et 2 timbres 3 Fr et 4 Fr « ex-Congo Belge » surchargé « CONGO » de la République du Congo.



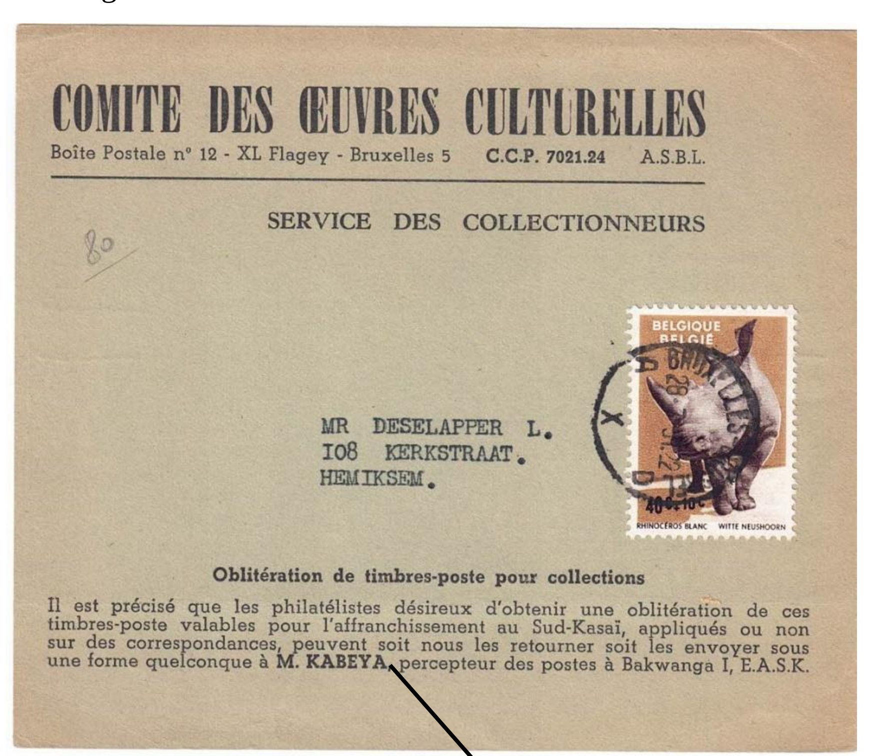




Document 3 : Aérogramme « du Congo Belge de 4fr » n'ayant plus cours avec rajout de 2 timbres Sud-Kasaï de 1 fr et 1,50 fr total 6,50 fr (au tarif préférentiel du 30.06.60 de la lettre par avion vers la Belgique de 6.50 Fr /10 gr – ajout d'un feuillet ou d'une photo dans l'aérogramme ???), oblitération départ Mwene-Ditu (district de Kabinda) en date du 02/06/1961.

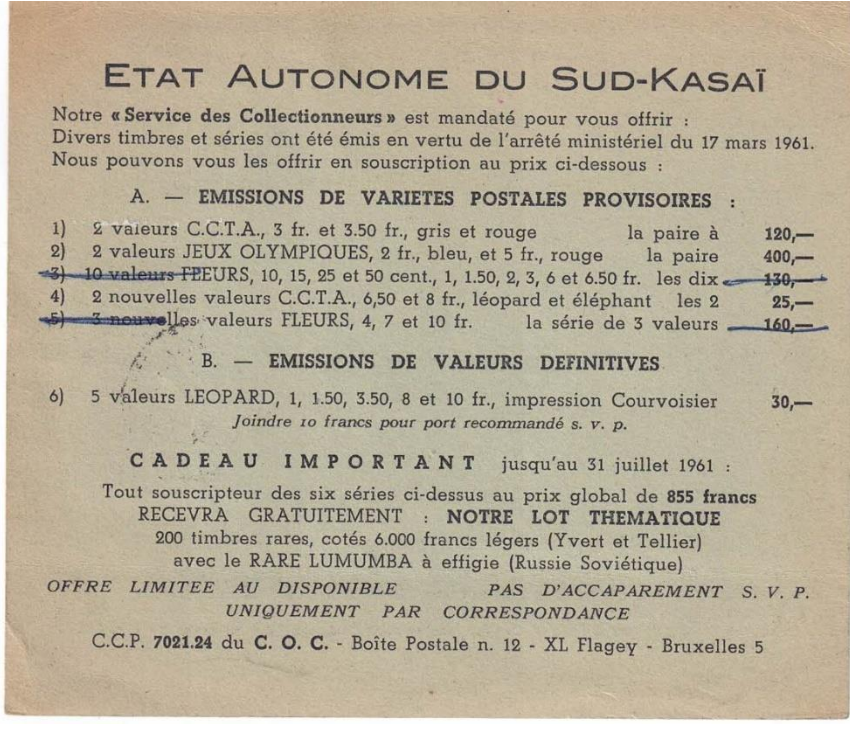


Document 4 : Le mystère de l'oblitération EASK, le site « Congoposte.be » dit ceci : Falsifications : Un marchand de Bruxelles mit en vente peu après l'émission, des enveloppes oblitérées d'un cachet portant le texte : "BAKWANGA E.A.S.K." (E.A.S.K. signifie "Etat Autonome du Sud-Kasaï"). Ce cachet n'a jamais été vu au Kasaï même. Il est souvent utilisé pour oblitérer des timbres portant des erreurs de surcharge.



Voici l'explication via cette « Carte de commande de timbre »

M. KABEYA, percepteur des postes à Bakwanga I, E.A.S.K.



ETAT AUTONOME DU SUD-KASAÏ

Notre **« Service des Collectionneurs »** est mandaté pour vous offrir :
Divers timbres et séries ont été émis en vertu de l'arrêté ministériel du 17 mars 1961.
Nous pouvons vous les offrir en souscription au prix ci-dessous :

A. — **EMISSIONS DE VARIETES POSTALES PROVISOIRES :**

1) 2 valeurs C.C.T.A., 3 fr. et 3.50 fr., gris et rouge — la paire à **120,—**
2) 2 valeurs JEUX OLYMPIQUES, 2 fr., bleu, et 5 fr., rouge — la paire **400,—**
3) ~~10 valeurs FL~~EURS, 10, 15, 25 et 50 cent., 1, 1.50, 2, 3, 6 et 6.50 fr. les dix **~~130,—~~**
4) 2 nouvelles valeurs C.C.T.A., 6,50 et 8 fr., léopard et éléphant — les 2 **25,—**
5) ~~3 nouvel~~les valeurs FLEURS, 4, 7 et 10 fr. — la série de 3 valeurs **~~160,—~~**

B. — **EMISSIONS DE VALEURS DEFINITIVES**

6) 5 valeurs LEOPARD, 1, 1.50, 3.50, 8 et 10 fr., impression Courvoisier **30,—**
Joindre 10 francs pour port recommandé s. v. p.

CADEAU IMPORTANT jusqu'au 31 juillet 1961 :
Tout souscripteur des six séries ci-dessus au prix global de **855 francs**
RECEVRA GRATUITEMENT : **NOTRE LOT THEMATIQUE**
200 timbres rares, cotés 6.000 francs légers (Yvert et Tellier)
avec le RARE LUMUMBA à effigie (Russie Soviétique)

OFFRE LIMITEE AU DISPONIBLE — PAS D'ACCAPAREMENT S. V. P.
UNIQUEMENT PAR CORRESPONDANCE

C.C.P. **7021.24** du **C. O. C.** - Boîte Postale n. 12 - XL Flagey - Bruxelles 5

Et son verso

Agence Philatélique des Timbres
de l'Etat Autonome du Sud-Kasaï
Bureau 1.210
Centre International Rogier
Place Rogier
Bruxelles-1
C.C.P. 315.88



M .....,

Nous portons à votre connaissance la parution des valeurs postales provisoires complémentaires suivantes :

Coopération technique avec emblêmes :

CCTA français 6,50 Fr et éléphant
CCTA flamand 8 Fr et tête de léopard

Flore - 3valeurs : 4 Fr, 7 Fr et 10 Fr

Priorité sera donnée aux souscripteurs dont l'Agance détient encore un crédit. Veuillez donc bien nous renvoyer, par retour, le bulletin de commande ci-dessous, dûment rempli et signé.

Nous vous rappelons que chaque envoi doit être augmenté de 25 Fr pour frais.

Je soussigné (en maguscule) ....

domicilié à ....

prie l'Agence E.A.S.K. de bien vouloir lui expédier :

..... séries "Emblêmes", 2 valeurs à 14,50 Fr
..... " "Flore", 3 valeurs à 21 Fr

+ 25 Fr de frais pour l'envoi, à valoir sur mon crédit

x Je vous autorise à garder le solde à mon crédit
x Je verse ce jour le complément, soit ...... Fr à votre CCP N°315.88 de l'Agence Philatélique des Timbres de l'Etat Autonome du Sud-Kasaï.

le ....
(signature)

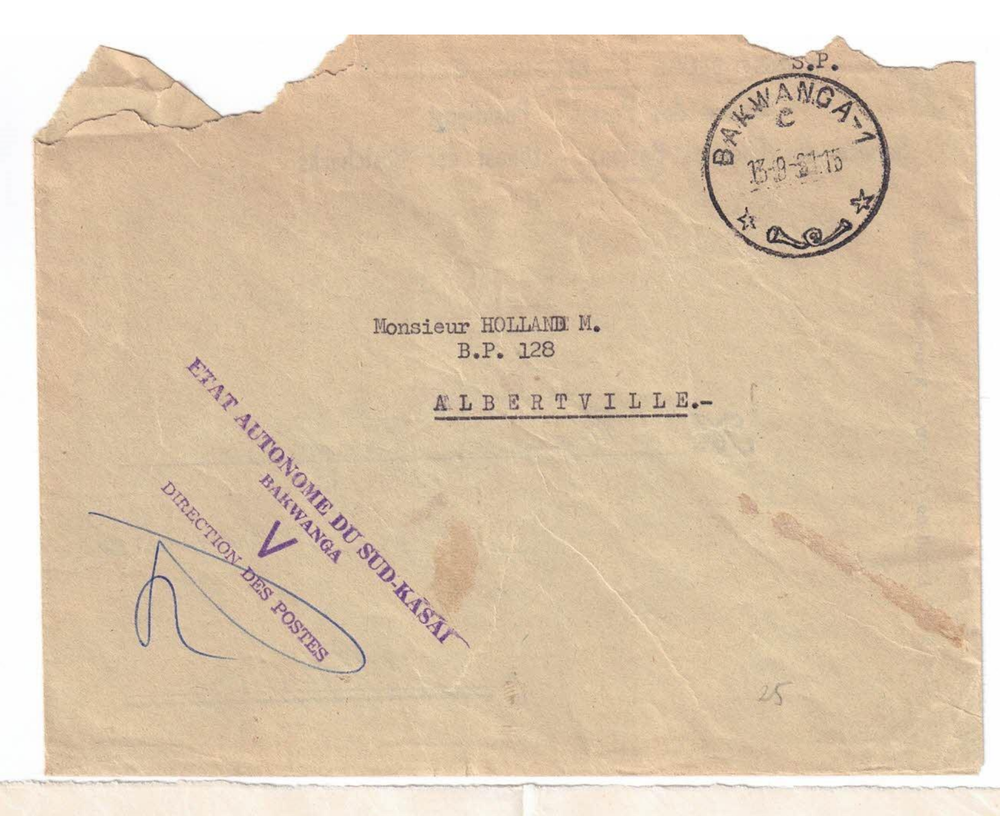
x biffer les mentions inutiles

Document 5 : Lettre de commande de timbres avec l'oblitération violette Bakwanga -E.A.S.K. du 20/06/1961. L'adresse de l'en-tête est différente de celle du « comité » ci-dessus.



Document 6 : Courrier Philatélique même date que le document de commande - oblitération noire.

Document 7 : Courrier intéressant car prouvant qu'à la date du 13 septembre 1961, il était encore possible d'acheter des timbres du Sud-Kasaï directement à la poste.
Ici l'entête du courrier est « L'état fédéré du Sud-Kasaï » on emploie un peu de tout….



AK/DM.-
ETAT FEDERE DU SUD KASAI
DIRECTION DES POSTES.-

Bakwanga, le 13 septembre 1961.-

No 111/1843/-

OBJET :

Réclamation lettre ordinaire contenant 600 frs.-

Monsieur HOLLAND M.
BP 128
Albertville.-

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 2 août 1961, j'ai l'honneur de vous informer que l'agent responsable de l'expédition du courrier a été obligé de rembourser les 600 frs qu'il vous avait expédiés sous pli ordinaire et qui ne vous serait pas parvenus.-

Ce montant vient d'être remis au Ptp Ppal de Bakwanga 1 qui va vous expédier des timbres typiquement Sud-Kasaïens actuellement mis en vente.-

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.-

POUR LE CHEF DU SERVICE DES POSTES?
LE CONTROLEUR DES POSTES,

G. NGOYI.-

Document 8 : On est devenu « chef » et on aime le montrer… A remarquer l'entête « Royaume Fédéré du Sud-Kasaï, qui deviendra ensuite « Etat Autonome du Sud-Kasaï ».
Cachet « Royaume du Sud-Kasaï » avec en son centre « Cabinet du Mulopwe » Explication : Albert Kalonji est proclamé « roi du Sud-Kasaï » (sous le nom d'Albert Ier) en 1961, il dissout le gouvernement et opte pour le titre de mulopwe = empereur du « Royaume fédéré du Sud-Kasaï ».
Cachet « Royaume du Sud-Kasaï » avec en son centre « Service des télécommunications »
Cachet « Congo office Postal » avec en son centre « Bakwanga1 » (peut-être une autre inscription en dessous mais illisible).
Oblitération Bakwanga 1 B (oblitération ex-Congo Belge) du 22/07/1961





Document 9 : Idem mais plus tardif : le 08/09/1961.



Document 10 : Utilisation de timbres-taxe avec cachet indiquant que les timbres affranchissants ne sont pas valables.Ce cachet "O" est de type 2 trapu et épais de 15 x 9 mm et doit être placé près des timbres erronés mais non sur les timbres. Ici un O sur le timbre taxe, l'autre sur l'enveloppe.
Départ Bakwanga 1 C du 01/06/61

Pas de cachet d'arrivée mais apposition du « T » (Taxe) au départ de Bakwanga avec le montant de 0,98fr à percevoir à l'arrivée.

A l'arrivée une griffe violette sur 2 lignes a été appliquée, avec la mention « DUE (au crayon vert manuellement le chiffre 33) CENTS SECTION GPO N.Y.

Une étiquette « postage due de 33 cents » est apposée le 3/08/61 par la poste de Chicago.

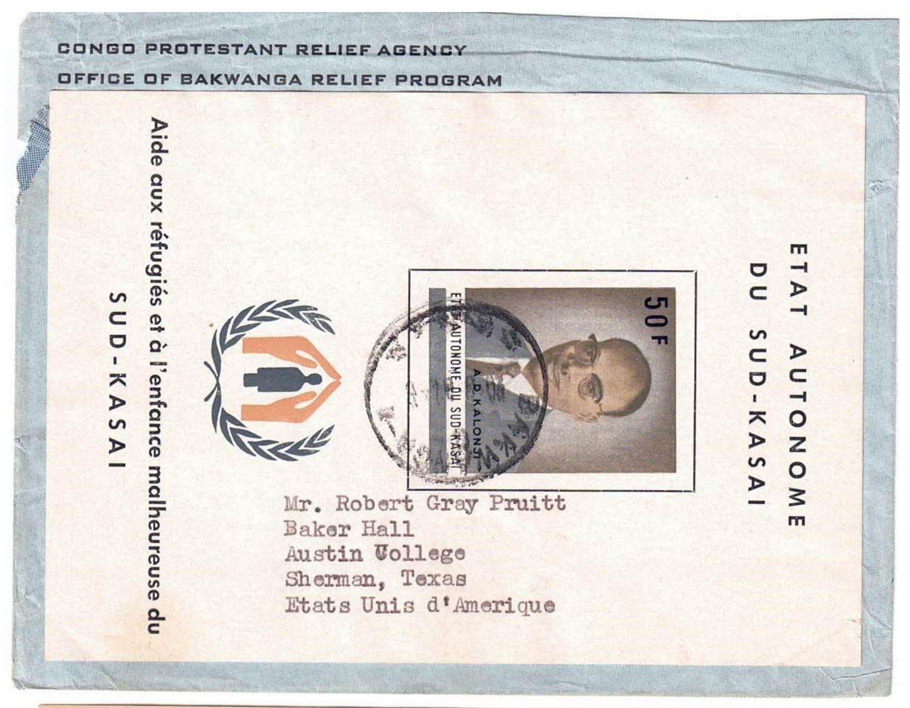
Document 11 : Utilisation d'un affranchissement recommandé mixte
- oblitération Bakwanga 1 du 28/09/61 qui est arrivé à bon port le 5/10/1961 sans modification ni taxe.







4 timbres de 50 c « Congo Belge » qui n'avaient plus cours officiellement.
3 timbres du Sud-Kasaï 1fr+1,50fr+10 fr autorisés.
1 timbre 3 fr « Congo Belge » surcharge « CONGO ».



<u>Document 12</u> : enveloppe avec son contenu : départ Sud Kasaï vers le Texas avec un feuillet à 50 fr oblitération Bakwanga -1 C
La première enveloppe date du 19/09/1961.

Cette lettre ainsi que la suivante ont été acquises auprès du fils de Mr Robert Gray Pruitt ce qui prouverait qu'elles ont peut-être voyagé (!)

Bakuanga Sept 19,1961

Dear Bobby,
Please take good care of this envelope as it will become very valuable. 666n66 Give it to your mother for safe keeping.
I am here on way to Kasha station which has been looted and all Bena Nkanyoka have fled to the forest. Day Carper and I am going to try to persuade them to return to Kasha and reopen the school. Baluba soldiers are now at Kasha and as you know the Bena Nkanyoke are afraid of them. The Bena Nkangoka Militant Youth have been attacking Baluba when found in small groups.. so the Baluba are begging us to reopen our schools so as to cut down on the idle youth.
This State of the Sout Kasai is in mourning today because of Hammarskojld's death.
Hope things are coming along well for you`... you SLIME!

Love
Dad.

Contenu de cette enveloppe



<u>Document 13</u> : Idem Enveloppe dépliée avec la date du 01/10/1961, même provenance.

Document 14 : Courrier « Mixte » format A4 oblitération Bakwanga 1 en date du 6/10/1961. Légalement, l'autonomie du Sud-Kasaï cessa le 2 octobre, nous sommes donc 4 jours plus tard.



Le document est envoyé vers la Belgique par le service des postes (présence de 2 cachets différents). Document en Recommandé. Cachet noir Bakwanga 1 suivi du cachet « office-Postal Le Percepteur ». Une bande cache l'intitulé « Belge-Belgîe »,



Mixité avec 2 timbres de 100 Fr « fleurs », avec fine surcharge « Congo » + un 8 Fr -grosse surcharge- « Congo » + 1 Kasavubu de 50 Fr République du Congo.

Ps : les éditions Rodan à Bruxelles étaient spécialisées dans les éditions des Souvenirs Philatéliques.
Le dos est scellé par 5 cachets de cire « Office Postal Bakwanga 1 »



Document 15 : lettre recommandée expédiée de Luputa A le 27/10/61 avec affranchissement en timbres « Léopard » du Sud-Kasaï - 1 Fr, 2x 1,50 Fr et 10 Fr au tarif des lettres recommandées par avion vers l'Europe.



L'affranchissement est refusé au passage à Bakwanga 1 C le 31/10/61, avec griffe « O » indiquant que les timbres ne sont pas valables parce que « Hors Cours ». Ce cachet "O" est de type 2 (15 x 9 mm) et doit être placé près des timbres erronés mais non sur les timbres. Ici deux O sur timbres, 2 sur l'enveloppe. Ré-affranchissement à 14 Fr le 17/11/61 au frais de la poste - 1 timbre de 10 Fr « République du Congo » + une paire verticale du 2 Fr « Fleurs » avec surcharge « CONGO ».



La taxe sera rectifiée et sera portée en compte par Bakwanga -1-E à Luputa-A sans taxation au destinataire car le document aurait dû être refusé au départ.
Vignette Recommandé Luputa et vignette « par avion » Type 1933.

Document 16 : Pas de document officiel pour une recommandation, on fait donc avec les moyens du bord …



Récépissé (de fortune) de Recommandé cachet Bakwanga-1 date 25/09/1961 pour une lettre recommandée vers la Belgique, sous N°804, affranchie à 24 Fr.

Document 17 : utilisation d'un mixage : Les timbres du Sud-Kasaï et les timbres du Congo type animaux sont oblitérés BAKWANGA le 17/11/61. La fin de l'état du Sud-Kasaï étant le 02/10/1961, les timbres du Sud-Kasaï ne sont pas pris en compte pour l'envoi puisque « hors cours ».



La lettre est donc bloquée jusqu'au 20/12/1961 et les deux timbres « Fleurs » sont rajoutés. La lettre arrive aux USA le 27/12/1961.

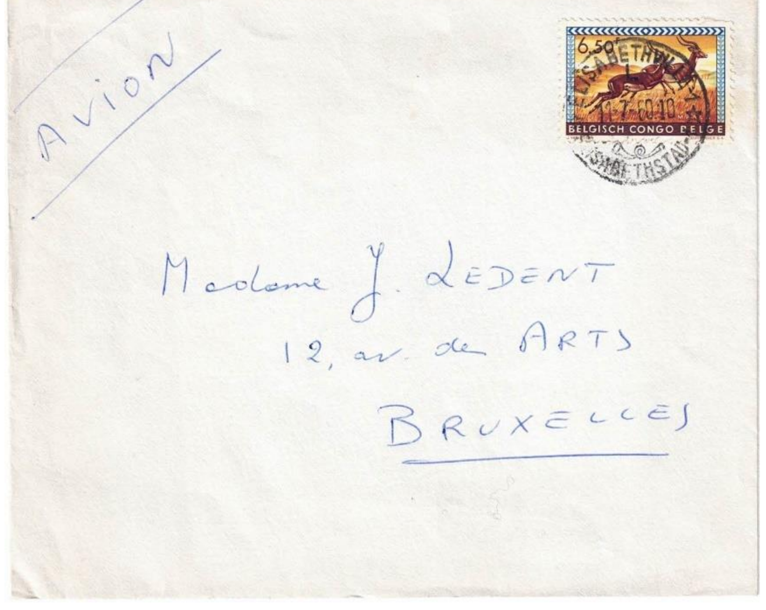
Il y a une possibilité qu'il manque de timbres (3 Fr) à gauche de l'étiquette de recommandation (étiquette de fortune car cette étiquette est normalement apposée sur les colis postaux).

5 timbres de 50c « Animaux » surcharge « CONGO » + un 3 Fr « Animaux » surchargé 3,50fr avec surcharge « CONGO ». 4 timbres « Léopard » du Sud-Kasaï à 1,5 Fr. et 1 timbre de 1 Fr « fleurs » + 1 timbre de 5 Fr « fleurs » + 1 timbre « « animaux » de 1 Fr surchargés « CONGO ». Mention manuscrite violette « aff. par l'exp » (« Affranchi par l'expéditeur »).

« Période Katanga » (11/07/1960 au 15/01/1963)

Document 18 : Document vers Bruxelles avec oblitération Elisabethville 1 du 11/07/60 soit du premier jour de la sécession. affranchissement : 1 timbre du Congo Belge de 6,50 Fr.







Document 19 : Document vers Liège avec oblitération Elisabethville 5A du 20/07/61.

L'affranchissement total est de 6,50 Fr qui est le tarif préférentiel du 30.06.60 des lettres par avion vers la Belgique (taxes combinées).

Mais réparti en 5 x 0,10 c Katanga + 2 timbres 1F & 5F du Ruanda-Urundi qui n'avait pas cours au Katanga

Pas de cachet d'arrivée au verso, mais adresse de l'expéditeur « Hôtel Elisabeth BP 1133 ».

Document 20 : Lettre au départ du Katanga (Shituru – UHMK (Union Minière du Haut Katanga) – Jadotville) du 25/09/1961, suite au coup d'état fomenté par Mobutu du 14/06/1961, l'envoi du courrier vers la Belgique est perturbé.

Celle-ci est portée de l'autre côté de la frontière à Solwezi / Northern Rhodesia : ville de l'éphémère et complexe Fédération de Rhodésie-Nyassaland (1953-1963)



Document 20 : Lettre au départ du Katanga (Shituru – UHMK (Union Minière du Haut Katanga) – Jadotville) du 25/09/1961, suite au coup d'état fomenté par Mobutu du 14/06/1961, l'envoi du courrier vers la Belgique est perturbé.

Celle-ci est portée de l'autre côté de la frontière à Solwezi / Northern Rhodesia : ville de l'éphémère et complexe Fédération de Rhodésie-Nyassaland (1953-1963)

Mr Verschueren Joseph
Shituru U.M.H.K.
Jadotville
Katanga

Document 21 : Document vers Gembloux avec oblitération Elisabethville-1 S du 22/10/61. L'affranchissement total est de 3,50 Fr qui n'est pas un affranchissement au tarif normal vers la Belgique mais correspond au tarif (30.06.60) en service intérieur. Curieuse déformation du « 1 ».

Les 3 valeurs sont avec la surcharge renversée, ce qui induit que l'envoi est purement philatélique et n'a pas voyagé.



Document 22 : Lettre expédiée en service intérieur, annulée à l'arrivée à Kamina-A le 27/03/62.

Tarif intérieur (30.06.60) à 3.50 Fr/10gr.

Taxation au double de ce qui manque soit 2x 1 Fr.

Comme probablement plus de timbre- taxe de 2 Fr la solution est de couper en deux un timbre-taxe de 4 Fr. avec surcharge KATANGA oblitéré au même moment.

Pas de cachet d'arrivée au verso.





Document 23 : Document de Dilolo le 05/12/1961 vers Kamina :

Tarif du 30.06.60 des lettres en service intérieur à 3.50 Fr/10gr + 1.50 Fr/10gr supplémentaire – taxation au double de ce qui manque soit 2x 1.50 Fr pour une lettre pesant entre 11 et 20gr sous-affranchie à 3.50 Fr.

Comme probablement plus de timbre-taxe de 3 Fr la solution fut de couper un 6 Fr en deux. Ici, coupure horizontale, supprimant la surcharge KATANGA. A remarquer : La date départ Dilolo 05/12/1961. La date de la taxe à Kamina A le 24/03/1962 soit plus de 3 mois entre les deux dates !!! Adresse au dos « BP 23 à Dilolo. ».

Document 24 : Document au départ prévu depuis Elisabethville vers les USA, les timbres du Katanga sont apposés. Finalement, l'expéditeur est parti en Rhodésie (s'y réfugier probablement) et y appose un timbre de la Fédération de Rhodésie-Nyassaland (1953-1963) N° YT26 « Tabacco » et l'envoi se fera de Salisbury le 17 Dec 61.



<u>Document 25</u> : Même la Belgique taxe avec des timbres-poste ….

Document d'Elisabethville sans oblitération sur le timbre du Katanga.

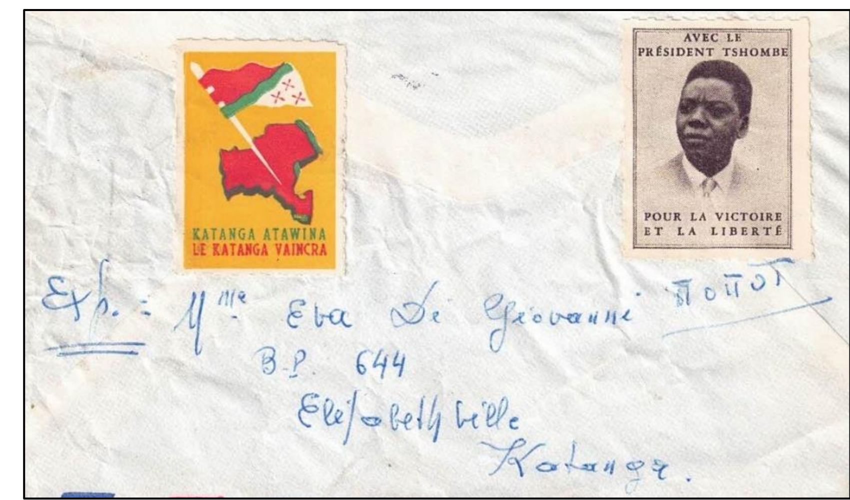
Tarif (30.06.60) normal 6,50 Fr / 10gr.

Lettre acheminée et postée en Belgique à Bruxelles X (Aéroport) le 3/10/1961.

« T » de taxe près du timbre katangais et « T » de taxe sur le 6 Fr Baudouin. (taxation au double de l'insuffisance, donc au double du tarif intérieur belge de 3 Fr / 20gr)

Au dos : adresse de départ et vignettes de propagande.







<u>Document 26</u> : Envoi d'une carte postale d'Elisabethville oblitération 13/11/1961 vers Kipushi avec un timbre Katanga surchargé « 13-21-9-1961 Victoire de l'armée Katangaise »

Timbre considéré comme une falsification car cette surcharge était inventée de toutes pièces.



Cette carte postale ayant été envoyé en intérieur n'a pas reçu de cachet de transit, il est à l'heure d'aujourd'hui impossible de dire si elle a réellement voyagé. Comme nous considérons que cette surcharge est fausse, on est en présence d'un probable CTO (oblitération sur demande). L'avenir nous dira peut-être avec de nouvelle découverte si cette pièce à réellement transitée par le service postal du Katanga.

Document 27 : Envoi d'une lettre grand format d'Elisabethville-2 oblitération 21/09/1961 vers Jadotville avec timbres Katanga surchargés « 13-21-9-1961 Victoire de l'armée Katangaise » Timbre considéré comme une falsification car cette surcharge était inventée de toutes pièces.

Document 28 : Document du « village Kitenge territoire Kabongo » (actuellement province du haut – lomami) oblitération et taxe du 26/03/1962 Kamina A.

Lettre expédiée en service intérieur, annulée à l'arrivée à Kamina-A le 26/03/62. Tarif intérieur (30.06.60) à 3.50 Fr/10gr - Taxation au double de ce qui manque soit 2x 1.50 Fr

Comme probablement plus de timbre-taxe de 3 Fr la solution est de couper un 6 Fr en deux.





<u>Document 29</u> : Lettre au départ d'Elisabethville-1-D1 le 31/03/1962 vers les USA. Utilisation des timbres COB nr 42+44+56 + apposition de 2 vignettes de propagande.

4 timbres-taxe - coin de feuille avec le T de taxe d'un montant de 4 x 4 Fr.
Le tout est oblitéré mais pas de cachet d'arrivée aux USA.

Probablement complètement fabriqué avec rajout d'une adresse après annulation des timbres. Je ne pense pas qu'elle ait voyagé.

<u>Document 30</u> : Lettre au départ de Pretoria (Afrique du Sud) le 28/05/1962 vers Kamina. Utilisation d'un timbre Katanga de 6,50 Fr au lieu d'un timbre-taxe oblitéré Kamina -A du 02/06/1662. + la griffe T de taxe.





Au verso, placement d'une vignette de propagande probablement placée par le postier de Kamina.

Document 31 : Lettre recommandée au départ d'Elisabethville vers les USA le 25/03/1963, combinaison de timbre de la République du Congo UPU et de 3 timbres du Katanga n'ayant plus cours depuis 2 mois. Cachet d'arrivée aux USA au verso mais pas de taxe.







Document 32 : Lettre au départ d'Elisabethville, oblitération « Katangaise » avec croisette du 17/01/1963 vers Jadotville. Courrier interne avec un affranchissement de 20c mixte par 10c « Arts Katangais » et 10c/15c « Fleurs » surchargé CONGO. L'intérêt de cette enveloppe est qu'elle est non conforme puisque la sécession est terminée depuis 2 jours et aussi du texte au verso qui renseigne la date de l'attaque (sic) de l'ONUC « le 28/12/1962 ».

Document 33 : Lettre au départ d'Elisabethville vers Auvelais, oblitération « Katangaise » avec croisette Elisabethville -1 D1 du 29/01/1963. Affranchie avec un « Art Katangais » à 8 Fr. Les timbres n'ayant plus cours depuis 14 jours, un timbre « Congo Belge » surchargé « Congo » (République du Congo) a été apposé par-dessus. A remarquer que les tarifs vers la Belgique avaient changé au Katanga (8 Fr – tarif vers l'Europe, plus de tarif préférentiel vers la Belgique) mais pas en République du Congo (6,50 Fr).



Document 34 : Lettre avec affranchissement « mixte » au départ d'Elisabethville avec oblitération Katangaise « Elisabethville-1 D4 » avec croisette. En date du 25/03/1963 soit 2 mois après la fin de la sécession. Mixité de timbres de l'ex-Congo Belge (hors cours) + timbres surchargé « Congo » en Noir et en rouge de la République du Congo.



Document 35 : Lettre au départ de Stanleyville le 26/03/1963 avec utilisation d'un timbre 3,50 fr Congo Belge. Timbre non accepté avec cachet indiquant que le timbre affranchissant n'est pas valable parce que hors cours. Ce cachet "O" est de type 2 (15 x 9 mm) et doit être placé près des timbres erronés mais non sur les timbres. Ici deux O sur bord du timbre.



Verso cachet d'arrivée à Léopoldville le 27/03/1963



Rajout du T de taxe de 7fr avec oblitération sur le 1 Fr et sur le timbre taxe de 2 fr, presqu'illisible, d'un cachet linéaire, portant uniquement le nom du bureau de « Léopoldville 1 en Français et Leopoldstad- 1 en néerlandais » qui ne sont pas destinés à oblitérer une taxe mais, par exemple, à estampiller les documents ou envois Recommandés.

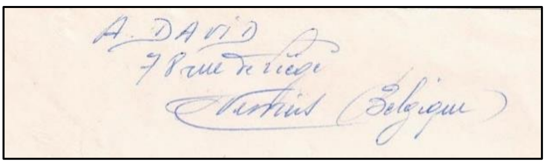


Document 36 : Lettre au départ de Verviers (Belgique) oblitération Verviers 30/12/1963, sur-oblitération « illisible » H2H, le timbre de 50ct est barré au stylobille. Ajout d'une taxe de 14 (Fr) ou 0,31 or.

Utilisation de 2 timbres Congo Belge qui n'ont plus cours depuis des années et d'un timbre 1 Fr surcharge Congo.





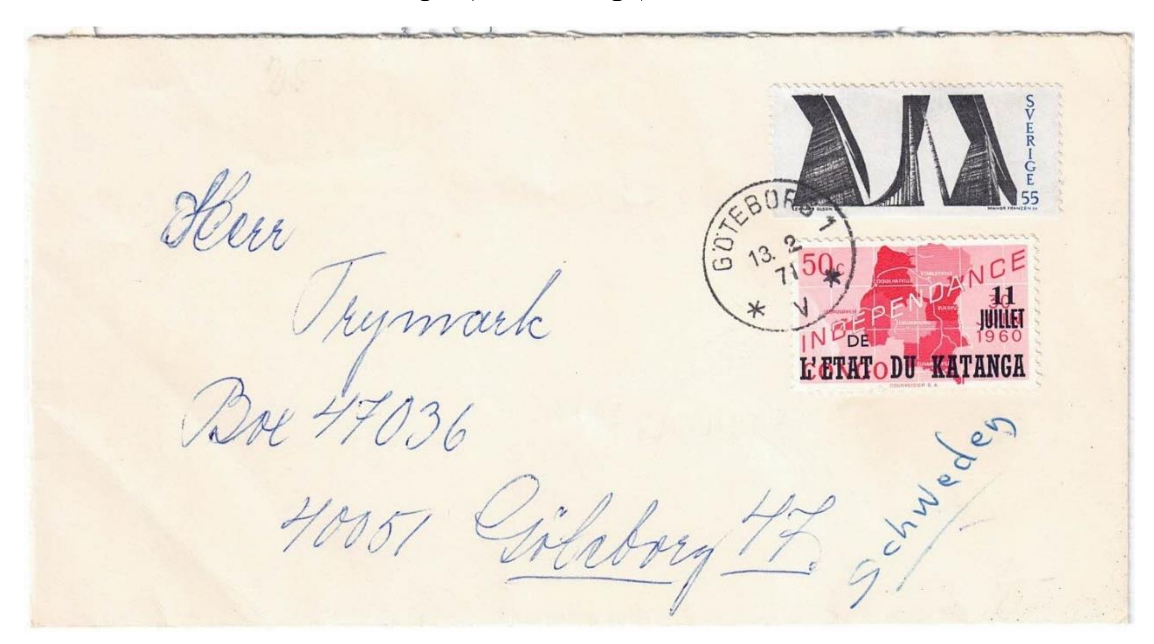


Document 37 : Lettre avec un usage tardif des timbres de la série « Arts Katangais » sur un courrier intérieur Elisabethville vers la ville le 13/02/1964.

Les timbres n'ayant plus cours depuis plus d'un an, un timbre « Congo Belge surchargé « CONGO » (République du Congo » a été apposé par-dessus. Oblitération Elisabethville -1 D4.



Document 38 : Lettre oblitération Göteborg 1 du 13/02/1971 (Suède). Document intérieur avec utilisation farfelue d'un timbre du Katanga. (Verso vierge).





Document 39 : Lettre au départ de Romerée (Belgique) le 16/01/1974 vers Bujumbura, le tarif Belge en 1974 était de 10Fr jusque 20gr.

Utilisation d'un timbre 5fr Katanga qui non seulement n'avait plus cours depuis longtemps mais en plus qui n'aurait jamais dû être accepté et oblitéré par la poste belge de Romerée.



Arrivée à Bujumbura le 23/01/1974.

Document 40 : Courrier « spectaculaire » format A4 oblitération Elisabethville-1 « R4 » le 20/09/1960 avec étiquettes Expres & Par Avion bilingue + Recommandé N° 964R.

Cachet rond inférieur droit « office postal Elisabethville » + griffe.



Ecrit à la main N.A.P.C qui est l'Agence nationale pour la prévention de la corruption à Londres C. Drafer (le nom du fonctionnaire) WC 1054 (son matricule).

Ouvert par la douane en Angleterre (cachet 144) + cachet rond « London 101 date 23 sept 60 ».

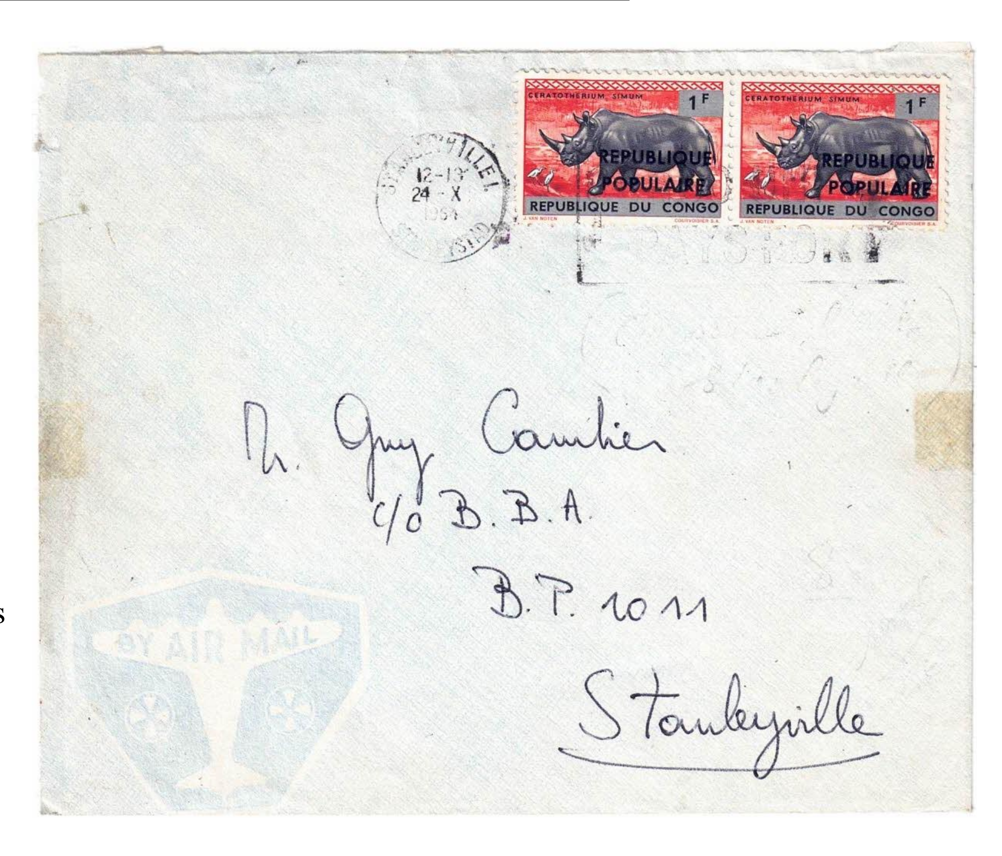


5 cachets de cire « office postal d'Elisabethville ».

Affranchissement à 864.50 Fr par, au recto : 4 x 100 Fr + 5 x 50 Fr + 6 x20 Fr + 2 x 3Fr et au verso : 3 x 20 Fr + 5 x 1,25 Fr surchargé 1 Fr 50 + 6 x 2,50 Fr surchargé 3,50 Fr pour un poids total de 1,125 kg.

« Période République Populaire du Congo » (05/08/1964 au 15/11/1964)

Document 41 : Cette lettre « exceptionnelle et extrêmement rare » est datée de Stanleyville le 24/10/1964. Elle est affranchie de 2 timbres de la République Populaire (COB n° 23 x 2). Elle est une des grandes raretés de la philatélie de transition, c'est dans l'état de mes connaissances actuelles la seule et unique lettre que j'ai rencontrée ayant circulé avec certitude dans la période du 08/08 au 30/11/1964. Ni l'ouvrage de Georges Celis ou celui d'Emile Hoorens, deux auteurs qui font référence sur le sujet, ne mentionne de lettre ayant circulée.



Le tarif de cette lettre de 2 Fr correspond bien à une distribution locale dans les 3 km. L'oblitération Stanleyville est composée d'un cachet à petit cercle de 21 mm, le mois est en caractère romains, dans le bas dénomination flamande du bureau de Stanleyville. Ce cachet provient d'un cachet mécanique à flamme publicitaire « CONGO UNI---PAYS FORT » Date 24/10/1964

Document 42 : Lettre « philatélique » avec 19 timbres « officiels » sur les 29 repris dans le Décret-loi du 5 septembre 64 de la République Populaire du Congo. Oblitération Stanleyville - 1 C du 21/10/1964.



Document 43 : Fragment de 2 timbres Léopoldville Oiseaux 22/10/1964 (au microscope l'on voit l'enfoncement de l'empreinte du cachet avec cette date).

Il existe deux types de surcharge. La grande est la plus courante, ce qui est le cas içi. Cela sent le tripotage philatélique car le cachet « Léopoldville » est fort peu probable pendant cette période troublée sur des timbres « République Populaire »



Document 44 : Ces deux lettres sont elles aussi probablement extrêmement rares, date du 21/10/1964, provenance de Mr Mawij Massum Ali qui était commerçant à Stanleyville, il faisait partie d'une petite communauté asiatique d'environ 60 à 70 familles hindoues et indo-pakistanaises.

Elles ne sont pas « philatéliques » mais étaient prêtes à être utilisées si besoin.

A remarquer le déplacement vertical très important sur le 60 Fr de la surcharge République Populaire



Document 45 : Vrai ou faux ….. Repris comme faisant partie d'une commande mais jamais vu auparavant.

UPU 7 Fr Bleu-gris n°9 : timbre trouvé dans une ancienne collection appartenant à Mr Masundi Jean en 1972 sous-percepteur à la poste de Stanleyville de 1965 à 1968 avec la mention manuelle « inconnu ».



Document 46 : Et pour finir en beauté, un courrier amusant…
Courrier au départ de Lisbonne le 02/06/1963, date d'arrivée à Elisabethville inconnue, néanmoins une annotation manuelle amusante a été ajoutée avec le cachet du percepteur principal d'Elisabethville avec sa signature :

« Endommagé par les souris au bureau d'Eville »

Pas de réparation effectuée avec un cachet gommé.



Zaïre – Histoire de l'Aviation

Par Jean-Claude Guyaux avec la collaboration de Philippe Lindekens

En 1978, le Zaïre émet une série sur l'histoire de l'aviation. (Celle-ci porte le n° 941 à 948 dans le catalogue COB ainsi qu'un bloc n°949/BL20)
La série se compose dont de 8 timbres avec un titre général ''LA CONQUETTE DE L'AIR'' et un bloc
Certains des avions représenté sur ces timbres ont été utilisé lors de différentes liaison entre la Belgique et le Congo (Zaïre) et seront donc dans la mesure du possible présenté ci-dessous.
Cela n'est bien sûr pas exhaustif, mais permet d'avoir une analyse de cette série.
Les différentes valeurs peuvent être utilisés pour (tarif du 28.01.77) :

- 30s Sengi zaïrois
- 70s Sengi zaïrois
- 1K Makuta zaïrois
- 5K Makuta zaïrois
- 8K Makuta zaïrois
- 10K Makuta zaïrois = tarif de la lettre intérieure (20gr)
- 50K Makuta zaïrois = droit fixe de recommandation
- 75K Makuta zaïrois

La date d'émission est le 28 décembre 1978 ; à noter qu'un nouveau tarif sera mis en vigueur à partir du 1er janvier 1979 – lettre vers l'Europe par avion à 145 k (5gr)
Impression de type Offset
Dentelé 13
Dimensions : 46 x 35 mm
Tirage 287.000 exemplaires pour les timbres et 20.200 exemplaires pour le Bloc
Dessinateur : Oscar Bonnevalle



Essais
Non-Dentelés
se-tenant en paire
inter-panneau



- **Oscar Bonnevalle** (16 février 1920 - 20 février 1993) était un peintre, aquarelliste, dessinateur, graphiste, illustrateur, décorateur et dessinateur de timbres.

Biographie

Oscar Bonnevalle est né à Gand, fils de l'ouvrier Hector Bonnevalle et de la gouvernante Eliza Monsart. Son père meurt quand Oscar est très jeune et sa mère s'occupe de lui.
Elle a découvert son talent très tôt et l'a encouragé à le développer, ce qui n'était pas évident pour l'environnement dans lequel elle vivait. À partir de 1933, il fréquente l'Académie de Gand avec Jos Verdegem et Oscar Coddron et l'école Arts et Métiers de Gand avec Herman Verbaere.

À l'âge de dix-sept ans, il expose pour la première fois et réalise un premier prix de peinture et les médailles d'or pour la peinture et le dessin selon le modèle vivant. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il s'enfuit en Auvergne en France, mais le mal du pays le fait revenir et il fait ses débuts en tant que décorateur de théâtre et costumier. Afin d'échapper à la revendication de travail en Allemagne, il rejoint la Société intercommunautaire pour la distribution d'eau de Flandre à Gand en 1942, où il continuera à travailler pendant trente ans.

Oscar a été appelé aux armes en 1945 et a servi en Angleterre. Pendant son service, il peint des cantines mais aussi des aquarelles et sous le pseudonyme de Bonny il publie des caricatures, ce qu'il continuera à faire pendant des années pour le journal ''Vooruit''.

Il épouse Marie-Louise Guyssens en 1949. Durant cette période, il voyage fréquemment à l'étranger pour parfaire son art et en 1953, il a une première exposition étrangère à Paris avec Frans Masereel

Oscar Bonnevalle a également été très **actif** dans la **conception de timbres**.
Il est entré en contact avec la **philatélie en 1962** et cela est resté l'une de ses grandes passions à partir de ce moment-là. En 1962, on lui a demandé de concevoir un timbre pour le 350ème anniversaire de la Schermersgilde de Gand Sint Michiels. Ses timbres sont un grand succès et c'est le début d'une carrière exceptionnelle dans ce domaine. Pour la poste belge, il dessine plus de 155 timbres et pour l'étranger une multitude d'entre eux, en particulier pour l'Afrique. En 1967, il a reçu le prix de l'Union postale européenne pour ses timbres européens à Lisbonne.

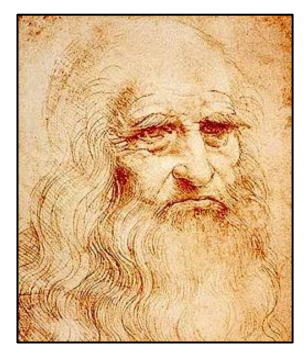


Le 30 mars 1996, un timbre dédié à Oscar Bonnevalle a été émis en Belgique à sa mémoire.
Le timbre est un dessin de P.P.G. De Schutter, avec le tableau ''Sans parler de Bonnevalle'' de 1981 en arrière-plan.
L'œuvre montre l'époque moderne polluante se déplaçant sans pitié vers un paysage révolu de Bonnevalle.



Ce premier timbre relate la genèse de l'aviation avec bien sur ;
- 1509 Le portrait de Léonard de Vinci
- 1670-Char Aérien-Francesco Lana
- 1881 Otto Lilienthal

- **Léonard de Vinci - La vis aérienne de Léonard de Vinci**

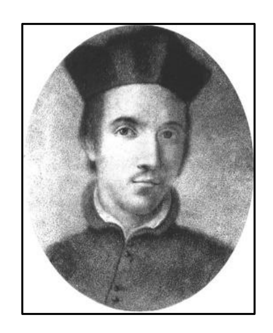


Léonard de Vinci était un homme célèbre italien du 15ème siècle.
Il est né à Vinci en Italie et décédé à Ambroise en France à 67 ans.
C'était un artiste et un scientifique : Ingénieur, inventeur, anatomiste, peintre, sculpteur, architecte, urbaniste, botaniste, musicien, poète, écrivain et philosophe.
Son œuvre la plus célèbre en tant que peintre était « La Joconde » (1503-1506), elle était exposée au musée du Louvre à Paris.
Comme ingénieur et inventeur il a développé des idées très en avance pour son temps : l'hélicoptère, le char de combat et même l'automobile ! Amaury
Si Léonard de Vinci a été précurseur dans de nombreux domaines, bon nombre de ses inventions n'ont jamais pu fonctionner.
Voici l'exemple de la vis aérienne qui prédestine l'hélicoptère.



Elle a été conçue comme une toupie.
Sans l'aide d'une queue, elle n'aurait pu faire autrement que de tourbillonner sans pouvoir être dirigée.
Fabriquée entre 1487 et 1490, cet engin vole verticalement.
Un souci cependant : Léonard de Vinci n'a pas pensé à la force de propulsion !

- **Francesco Lana - Char Aérien**



Francesco Lana de Terzi, né le 10 décembre 1631 à Brescia, en Lombardie (Italie) et y décédé le 22 février 1687, était un prêtre jésuite italien, mathématicien, naturaliste et pionnier de l'aéronautique1.

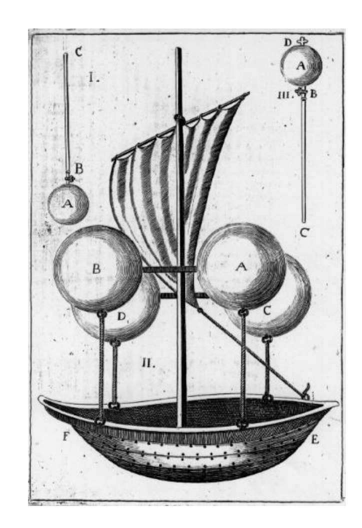
Il est un des premiers concepteurs d'un ballon dirigeable et a développé un système d'écriture en relief, ancêtre du braille, le système Lana.
En 1670, Francesco Lana de Terzi a publié un ouvrage intitulé Prodomo, dans lequel le chapitre ''saggio di alcune invenzioni nuove premesso all'arte maestra'' (« Essai de quelques nouvelles inventions de maître de l'art ») contenait la description d'un « engin volant ».



Encouragé par les expériences d'Otto von Guericke sur les hémisphères de Magdebourg, Lana de Terzi avait développé en 1663 l'idée d'un vaisseau plus léger que l'air.

Le vaisseau - qui n'a jamais été construit - comporte un mât central auquel est attachée une voile.
Dirigeable, le vaisseau devait être piloté comme un bateau. Quatre autres mâts sont surmontés de sphères en feuilles de cuivre très fines, chacune ayant un diamètre de 7,5 mètres et une masse de 180 kilogrammes. Lana de Terzi a calculé que la masse d'air contenue dans les sphères serait de 290 kilogrammes, et avait donc prévu qu'en y faisant le vide, il les rendrait plus légères que l'air.
Le vaisseau pourrait, dans ces conditions, transporter six personnes.

La fabrication de si fines feuilles de cuivre était à cette époque impossible, et la pression de l'air environnant aurait déformé les sphères du vaisseau. L'idée de Lana n'a donc jamais été testée.
De plus, Lana était conscient qu'un tel véhicule pouvait être utilisé comme arme de guerre pour attaquer les villes depuis les airs.
Il a écrit : « Dieu ne permettra jamais qu'une telle machine soit construite, car tout le monde comprend bien qu'aucune ville ne serait à l'abri d'attaques. Des poids en fer, des boules de feu et des bombes pourraient être lâchées depuis une altitude importante. »



Dans une situation théoriquement parfaite avec des sphères sans poids, un « ballon à vide » serait 7 % plus léger qu'un ballon rempli d'hydrogène et 16 % plus léger qu'un hélium.
Toutefois, étant donné que les parois du ballon doivent pouvoir rester rigides sans implosion, le ballon ne peut être construit avec aucun matériau connus. Malgré cela, il y a de nos jours parfois encore matière à discussions sur le sujet.

En 1710, Gottfried Wilhelm Leibniz détermina que le principe d'un engin naviguant à l'aide de sphères sous vide était physiquement impossible.

- **Otto Lilienthal**



Otto Lilienthal, né le 23 mai 1848 à Anklam et mort le 10 août 1896 à Berlin, est un pionnier allemand de l'aéronautique.
Il effectua entre 1891 et 1896 deux mille vols planés attestés depuis une colline artificielle à proximité de Berlin. Il construisit 16 machines, à faible allongement, qui étaient plus proches des deltaplanes pendulaires de notre époque que du planeur de performance.
La voilure des planeurs était réalisée à partir d'une structure en bois de saule entoilée de coton.
La surface portante variait de 10 à 20 m2. En se lançant du haut d'une colline haute d'environ vingt mètres, il pouvait planer jusqu'à 300 mètres dans les meilleures conditions.

Le contrôle de la machine se faisait par des déplacements du corps comme pour les deltaplanes pendulaires contemporains. Sous l'effet d'une rafale, il fit une chute fatale le 9 août 1896 ; avant de mourir, il déclara : « des sacrifices doivent être faits ».

L'idée de créer un deltaplane aux ailes à formes arrondies lui vint en premier lieu de cigognes qu'il observa sur un toit ; il développa cette idée au fur et à mesure de ses propres essais, le premier ayant été réalisé avec des formes plates dont l'effet fut peu convaincant.

Jusqu'à son décès en 1896, il avait expérimenté lui-même en vol les machines qu'il avait construites.

Le premier planeur au monde réussissant à supporter le poids d'un homme fit un vol de 25 m ; cette machine avait été mise au point pendant des essais à Derwitz/Krielow (Brandebourg).

Dernier vol

Le 9 août 1896, Lilienthal se rend comme le week-end précédent sur la colline de Stölln appelee « Gollenberg ».

La journée est ensoleillée et la température agréable (environ 20 °C).
Les premiers vols sont une réussite, des distances de 250 mètres étant parcourues sans problème.
Au cours du quatrième vol, le planeur subit une perte de sustentation. Lilienthal essaye de rétablir la portance en balançant son corps vers l’arrière, mais la manœuvre échoue et il chute d'une hauteur d'environ 15 mètres, sans avoir quitté le planeur.

Paul Beylich, mécanicien de Lilienthal, le transporte en calèche à Stölln, où il est examiné par un médecin. Lilienthal souffre d’une fracture de la troisième vertèbre cervicale et tombe rapidement inconscient.



Plus tard dans la journée, Lilienthal est transporté dans un train de marchandises vers la gare de Lehrter actuelle Gare centrale de Berlin et arrive le lendemain matin à la clinique d'Ernst von Bergmann, un des chirurgiens les plus fameux d'Europe à l'époque. Lilienthal y meurt quelques heures plus tard (environ 36 heures après l'accident) et ses derniers mots à son frère Gustav seront : « Il fallait bien que l'on fasse des sacrifices. ».

Otto Lilienthal est enterré au cimetière public Lankwitz de Berlin.

Héritage

Les recherches de Lilienthal étaient bien connues des frères Wright qui l'ont cité comme source majeure d'inspiration dans leur décision de poursuivre leurs essais.

Cependant, ils abandonnèrent les préceptes de Lilienthal après deux saisons de vols planés et se mirent à utiliser leurs propres données de soufflerie.
« De tous les hommes qui ont attaqué le problème du vol au XIXème siècle, Otto Lilienthal était de loin le plus important...



Il est vrai que des tentatives de vol plané avaient été faites longtemps avant lui et qu'au XIXème siècle, Cayley, Spencer, Wenham, Louis Mouillard et bien d'autres avaient fait de timides tentatives pour voler, mais leurs échecs répétés furent tels qu'aucune leçon vraiment intéressante n'en résulta. »
L'aéroport berlinois de Tegel portait son nom, à savoir : Aéroport Otto-Lilienthal de Berlin-Tegel

Fiche Technique

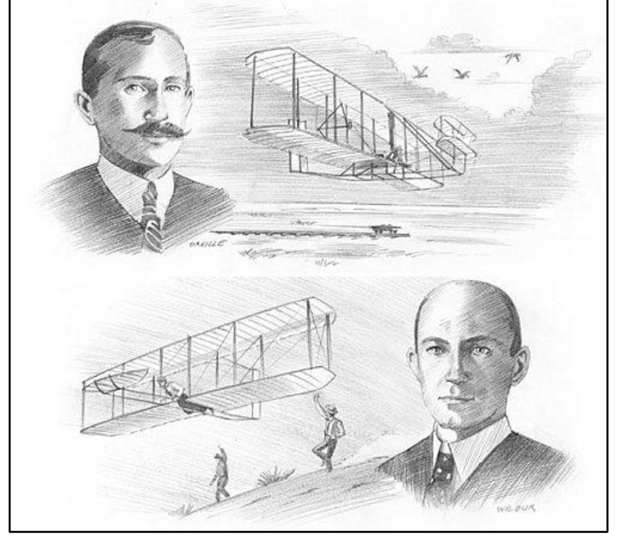
Envergure	7,6 m (réduite à 5,50 m)
Surface alaire	10,0 (puis 7,80) m²
Cambrure	1/10 de l'allongement
Allongement	2
Longueur	3,90 m
Masse	18 kg

Le principe du planeur pendulaire d'Otto Lilienthal a retrouvé une nouvelle vie au cours des années 1970 avec la pratique du deltaplane.



- Frères Wright Flyer lll 1905
- Santos Dumont 14 bis1906

- **Frères Wright - Flyer lll**



Les frères Wright sont considérés comme étant les pionniers de l'aviation.

En effet, Orville Wright est né le 19 août 1871 et mort le 30 janvier 1948, et Wilbur Wright est né le 16 avril 1867 et mort le 30 mai 1912, sont deux chercheurs et pilotes américain qui ont bouleversé l'histoire en faisant voler le premier avion opérationnel.

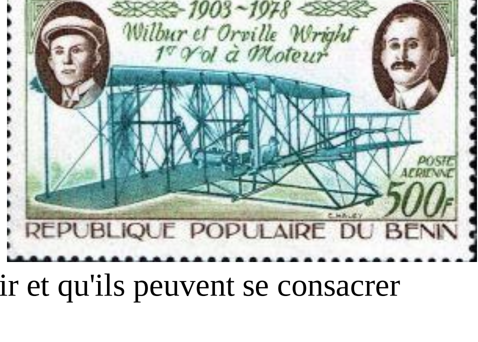
Après de nombreux vols sur planeurs entre 1900 et 1902, ils effectuent fin 1903 leurs premiers vols motorisés.

Les frères Wright se sont distingués de leurs prédécesseurs et de leurs contemporains par leur approche analytique et expérimentale du problème.
Leur contribution essentielle sera d'avoir correctement analysé la mécanique de vol du virage et d'avoir réalisé, en 1902, les premiers vols contrôlés grâce au couplage de la gouverne de direction et du gauchissement (obtenu par vrillage) des ailes.
Maîtrisant le pilotage, ils effectuent en **1905** les **premiers vols** pouvant être qualifiés de « **contrôlés** », de longue durée, avec des virages inclinés et non dérapés.



<u>Le Flyer III vole... en secret</u>

Les premiers essais ne sont pas satisfaisants, mais après une mise au point de plusieurs mois, le succès arrive : le Flyer III de 1905 modifié vole mieux ; ils maîtrisent mieux la technique de virage et effectuent un vol record de 39 minutes.
Ils ont alors enfin réalisé le premier avion qui vole correctement16, ils en sont les pilotes et ils ont déposé une demande de brevet qui couvre n'importe quelle machine volante contrôlée sur les trois axes.



Conscients de leur réussite, et convaincus d'avoir inventé l'avion, ils veulent protéger leurs droits. Wilbur veut absolument " faire de l'argent " avec son invention.
Pour ne pas être copiés, les frères Wright n'ont convié aucun témoin ni journaliste pour attester de la réalité du vol motorisé contrôlé. Ils ne communiquent ni plans, ni photographies.

En 1906 et 1907, très sûrs d'eux, les frères Wright pensent qu'ils ont cinq ans d'avance sur les autres pionniers du plus lourd que l'air et qu'ils peuvent se consacrer exclusivement à la gestion (financière) de leur invention.
Plus aucun vol n'est réalisé, dans l'attente de l'octroi d'un brevet.
Cette volonté de dissimulation, entretenue par les frères Wright, fera que beaucoup pourront, de bonne foi, douter de la réalité des vols du Flyer ; les Wright devront par la suite procéder à des vols de qualification exigeants lorsqu'ils démarcheront des clients pour vendre leur invention.



- **Santos Dumont 14 bis 1906**

Alberto Santos-Dumont, né le 20 juillet 1873 à Palmira — aujourd'hui ville de Santos Dumont — Brésil et mort le 23 juillet 1932 à Guarujá dans ce même pays, est un pionnier brésilien de

l'aviation à qui de nombreux experts attribuent le premier vol réussi d'un avion.
Santos-Dumont passe la majeure partie de sa vie en France, où il construit de nombreux ballons qu'il pilote ; il conçoit et pilote également un des premiers dirigeables.
Attiré par le « plus lourd que l'air », il effectue les premiers vols de son avion 14 Bis, à Bagatelle près de Paris, ce qui lui permet d'établir le premier vol public d'un avion le 23 octobre 1906.
Il est le premier à posséder les trois brevets de pilote : ballon, dirigeable et aéroplane.

Le 14-bis est un avion biplan, de type canard (empennage à l'avant), conçu et construit en France
Il a appelé son aéroplane « 14-bis » parce que, pour ses premiers essais de sustentation, cette machine était suspendue sous un dirigeable immatriculé « 14 ».

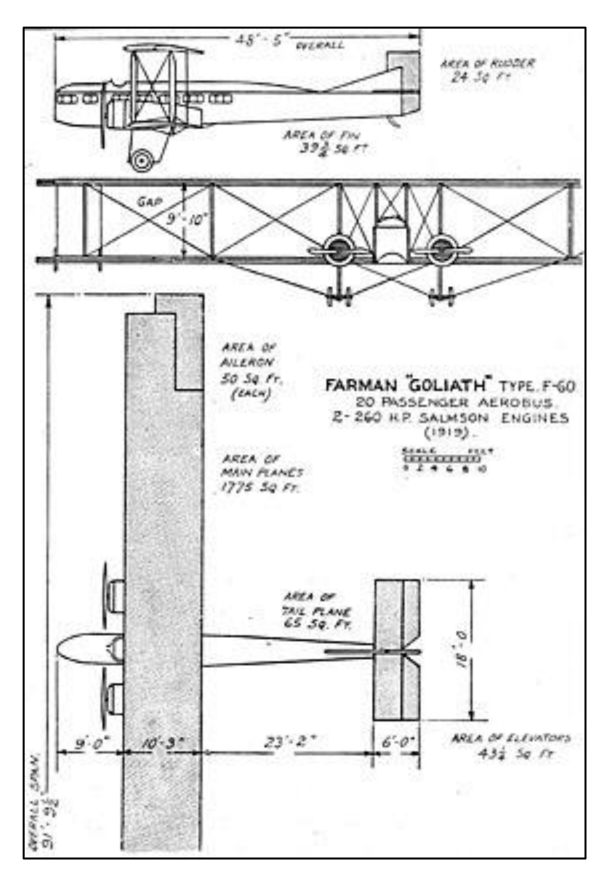
Le 12 novembre 1906, dans la plaine de jeux de Bagatelle (48° 52′ 05″ N, 2° 14′ 24″ E), à côté du parc de Bagatelle, à Paris, Santos-Dumont réalise à ses commandes le deuxième décollage et vol entièrement autonome d'un « plus-lourd-que-l'air », après le vol du Vuia No 1.
Cet exploit est également le **premier vol d'un « plus-lourd-que-l'air » en Europe**.

Équipé d'un moteur Antoinette V8 d'une puissance de 50 ch, il a franchi en vol une distance de 220 mètres en 21 secondes, à la vitesse de 41,3 km/h, décrochant trois records du monde d'un coup, sous le contrôle de l'Aéro-Club de France.

Envergure :	Hauteur :	Équipage :
11.20 m	3.40 m	Masse totale :
Longueur :	Surface portante :	300 kg
9.70 m	52.00 m²	



- 1909 Farman F60
- 1909 Blériot Xl



- **1909 Farman F60**

Le Farman F.60 Goliath était un avion de ligne français fabriqué à partir de 1919 par la société des Avions Farman. Une soixantaine d'exemplaires fut construite ainsi qu'une version hydravion Farman F.60 Torp et une version militaire de bombardement. Il a battu plusieurs records de durée de vol au début des années 1920. À la fin de la Première Guerre mondiale, deux prototypes du bombardier lourd Farman F.60 se trouvaient en cours de fabrication, ce modèle étant prévu pour participer massivement aux offensives programmées pour 1919. Après l'armistice, le Goliath fut transformé en transporteur civil, devenant l'un des avions de transport les plus appréciés de l'immédiat après-guerre, titulaire de plusieurs records mondiaux d'altitude et de distance. Toutes les compagnies européennes de quelque importance l'adoptèrent, en France, en Belgique (Sabena), Tchécoslovaquie, Roumanie... Une nouvelle version de bombardement fut lancée en série en 1922 pour l'équipement de l'aéronautique militaire, et dota six escadrilles.

Il s'agissait d'un biplan à structure en bois recouverte de toile, formant un fuselage profond de section carrée muni de hublots rectangulaires. À l'origine, le F.60 possédait deux moteurs Salmson Z.9 de 230 ch, ultérieurement remplacés par des Salmson C.M.9 de 260 ch. Par la suite, divers moteurs l'équipèrent, entraînant un changement de sigle. La version dotée de Gnome et Rhône « Jupiter » 9A en étoile de 380 ch était ainsi parfois désignée F.63 bis.

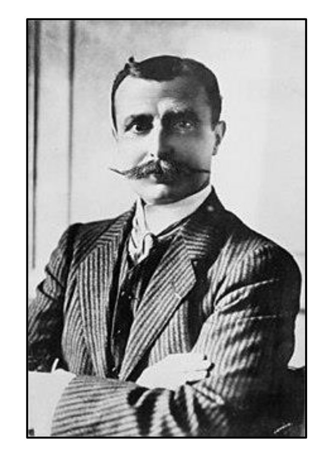
Envergure :	26,50 m		Longueur :	14,33 m
Hauteur :	5,00 m		Surface alaire :	161 m2
Masses				
À vide :	2 500 kg	Maximale	4 770 kg	
Performances				
Vitesse de croisière :	120 km/h			
Vitesse maximale :	130 km/h			



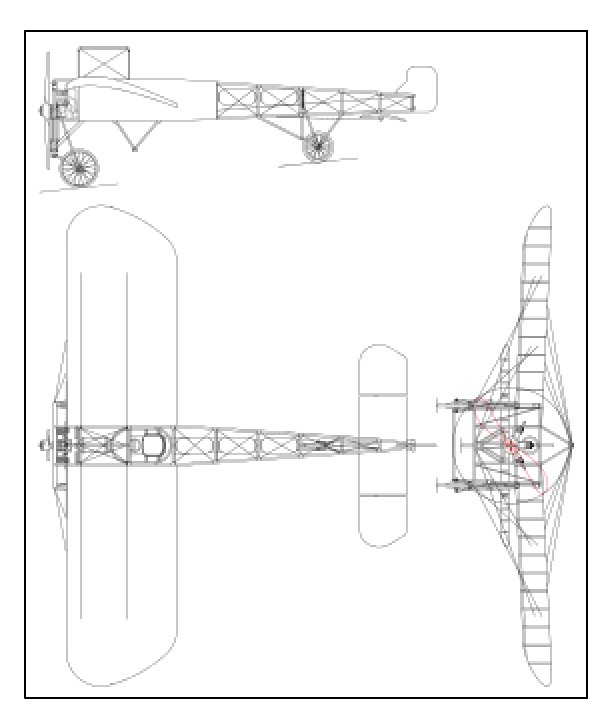
Plafond : 4 000 m
Rayon d'action : 400 km
Armement ;

- Interne 3 mitrailleuses de 7,7 mm
- Externe 1000 kg de bombes

- **1909 Blériot Xl**



Louis Charles Joseph Blériot, né le 1er juillet 1872 à Cambrai, et mort le 1er août 1936 à Paris, est un constructeur de lanternes d'automobiles, **d'avions**, de motocyclettes et de chars à voile, et un pilote précurseur et pionnier de l'aviation française.



Ingénieur de l'École centrale Paris (promotion 1895), il a déposé plus de 100 brevets d'invention1, dont celle du manche à balai ou « cloche Blériot » en 1907, dont la paternité est revenue finalement à Robert Esnault-Pelterie en 1919.

Il a volé pour la première fois en 1907 dans un avion de sa conception.

En 1909, il obtient le brevet de pilote no 1 délivré en France. Entre 1905 et 1909 il a produit 11 prototypes dont le fameux Blériot XI avec lequel il fut le premier à traverser la Manche en avion le 25 juillet 1909.

Le Blériot XI, ou Blériot Type XI, est un avion monoplan léger produit entre 1909 et 1931 par le constructeur aéronautique français Blériot Aéronautique.
Louis Blériot, son inventeur, entre dans l'histoire pour avoir effectué à son bord la première traversée de la Manche le 25 juillet 1909, parcourant 38 km en 37 min à la vitesse moyenne de 61,6 km/h.



Sa configuration monoplan, moteur à l'avant et empennage arrière, très différente de la configuration biplan canard à hélices arrière des avions Wright, est finalement devenue la plus répandue.
Blériot pensait que ce serait son dernier avion, car il était ruiné par ses inventions1.

Le Blériot XI est un des premiers avions fabriqués en série, commercialisé à des centaines d'exemplaires, en quatre catégories : formation, tourisme, compétition et militaire.

Le Blériot XI de 1909 conçu par Raymond Saulnier est un appareil monoplan à fuselage partiellement entoilé, les ailes recouvertes de papier parcheminé. Il est motorisé d'abord par un moteur R.E.P, puis par un Anzani plus léger à trois cylindres en étoile à soupapes automatiques développant 25 ch. Ce petit appareil, d’une envergure de 7,20 m, allait devenir après quelques améliorations le célèbre Blériot XI de la traversée de la Manche. L'appareil a volé 50 minutes à Juvisy avant de couvrir 46 kilomètres en 56 minutes entre Étampes et Orléans, puis traverser la Manche. Blériot pensait que ce serait son dernier avion, car il était ruiné par ses inventions.

Naissance	1er juillet 1872 Cambrai
Décès	1er août 1936 (à 64 ans) Paris
Nom de naissance	Louis Charles Joseph Blériot
Nationalité	Française
Formation	École centrale Paris 1895
Activités	Pilote, ingénieur, inventeur, ingénieur aéronautique, homme d'affaires



- 1929 Junkers G38
- 1927 (Spirit of St Louis) Charles Lindberg

- **Junkers G38**

Junkers G 38 est un avion commercial quadrimoteur qui vola pour la première fois en 1929.
2 prototypes seulement furent construits en Allemagne.

Le premier s'écrase à l'atterrissage en 1936 à Dessau et le second fut détruit par les Alliés en mai 1941 près d'Athènes.

Dans les années 1930, Junkers vendit la licence de fabrication à Mitsubishi, qui construisit un total de 6 avions en configuration militaire bombardier ou transport, désignés Ki-20.

Conception et développement

Structurellement, le G38 se conformait aux techniques standards chez Junkers, avec une aile cantilever composée de longerons multitubulaire couverts, comme le reste de l'avion, de duralumin ondulé.
L'empennage biplan, que l'on peut retrouver sur d'autres grands avions de cette époque, devait réduire les forces de gouvernails, initialement il n'y avait que trois gouvernes sur une seule dérive centrale fixe.
Le train d'atterrissage était fixe, avec les doubles roues principales en tandem qui étaient initialement enfermées dans de grandes "guêtres" profilées.
L'aile avait une forme Junkers classique en "double aile", ce nom faisant référence aux volets mobiles qui couraient sur toute l'envergure de l'aile et qui servaient également d'ailerons à leurs extrémités.

Le **premier prototype** Junkers-3301 **immatriculé D-2000** vola pour la première fois le 6 novembre 1929 avec quatre moteurs Diesel :

- deux V12 L55 et
- deux six cylindres en ligne L8 d'une puissance combinée de 1 971 ch.

Le ministère de l'Aviation du Reich acheta le D-2000 pour des vols de démonstration.
Il fut livré le 27 mars 1930.
Durant des vols d'essais, le G 38 établit quatre records du monde dont celui de la vitesse, de la distance et de l'autonomie pour un avion avec une charge utile de 5 000 kg. Le 2 mai 1930 la Lufthansa mit en service commercial le D-2000 sur des lignes régulières et pour des vols affrétés.

Le 2 février 1931 l'atelier Junkers de Leipzig remotorisa le D-2000 avec deux moteurs L8 et deux L88 produisant au total 2.366 ch, ce qui augmenta la capacité de transport de 13 à 19 passagers.



Lettre expédiée par avion de Goma 1A le 23 août 1979 à destination de Kinshasa.

Tarif du 01.01.79 : lettre en service intérieure à 10 k / 20gr.

Affranchissement : 5 k – Histoire de l'Aviation – paire horizontale



- **(Spirit of St Louis) Charles Lindberg**

À l'issue de la Première Guerre mondiale, les aviateurs tentent de démontrer l'utilité pacifique de l'aviation en établissant de nouveaux records de distance, d'altitude ou de vitesse.
En mai 1919, le pilote américain Albert Cushing Read rallie Long Island, aux États-Unis, à Plymouth, en Grande-Bretagne, en vingt-trois jours et cinq escales.
L'homme d'affaires américain d'origine française Raymond Orteig décide alors d'offrir un prix de 25 000 dollars au premier aviateur qui effectuera un vol transatlantique sans escale entre Paris et New York dans les cinq années qui suivent.
Dès le mois suivant, les aviateurs britanniques Alcock et Brown, partis de Terre-Neuve, sont les premiers à traverser l'Atlantique sans escale en se posant à Clifden, en Irlande.
Personne n'ayant relevé son défi, Orteig renouvelle son offre en 1924.
En 1925, le Français François Coli est le premier aviateur à s'inscrire, bien que d'autres aviateurs, comme René Fonck, aient tenté leur chance grâce aux progrès techniques effectués au cours des années 1920.



- 1934 MACCHI-CASTOLDI MC72
- 1934 – 1937 SIKORSKY S42B (CLIPPER)

- **<u>MACCHI-CASTOLDI MC72</u>**

Le Macchi MC.72 est un hydravion expérimental conçu et construit par l'avionneur italien Macchi Aeronautica.
Le MC.72 a détenu le record mondial de vitesse pour tous les avions pendant cinq ans.
En 1933 et en 1934, cet avion, piloté par l'adjudant Francesco Agello, établit le record du monde de vitesse pour les hydravions à moteur à pistons qu'il détient toujours à ce jour.

Pendant deux ans, l'avion connut de nombreux problèmes mécaniques, provoquant la perte de deux pilotes d'essai (d'abord Monti puis Bellini) qui décédèrent en essayant de battre le record du monde de vitesse de la classe.
Le design final du MC.72 utilisait un moteur Fiat AS.6 qui résultait de l'assemblage de deux moteurs Fiat AS.5 montés en tandem générant 2 500 à 3 100 ch de puissance (grâce à un compresseur volumétrique à 1 étage). Ce moteur entraînait deux hélices bipales contrarotatives.

Après 35 vols, les moteurs furent révisés en vue d'une dernière tentative de record.
L'appareil finalement répondit aux attentes quand fut établi un record du monde de vitesse (sur l'eau) le 10 avril 1933, avec une vitesse de 682 km/h. Il était piloté par l'adjudant Francesco Agello.

Jugé non satisfaisant, le développement continua car les concepteurs de l'avion pensaient qu'il pourrait passer la barre des 700 km/h. Cet exploit fut réalisé le 23 octobre 1934 lorsque Agello pilota l'avion à une vitesse moyenne de 709 km/h effectuée sur quatre passages à Desenzano au lac de Garde, siège de l'École de haute vitesse de la Regia Aeronautica. Ce record reste encore aujourd'hui la plus grande vitesse jamais atteinte par un hydravion à moteur à piston.

Après ce succès, le MC.72 ne vola plus jamais.





Pièce de monnaie en argent émise en 2003 par la république démocratique du Congo

- **SIKORSKY S42B (CLIPPER)**

Le Sikorsky S-42 fut le premier hydravion réellement capable de traverser les océans.
La compagnie de transport aérien Pan American Airways l'avait fait construire en dix exemplaires par la division aéronautique de la société Vought-Sikorsky du groupe United Aircraft Corporation à Stratford (Connecticut).
Tous les dix furent détruits dans des accidents ou finalement retirés du service et envoyés à la casse.
Le premier avion vola le 30 mars 1934.
Il fut aussi appelé (aux États-Unis) Flying Clipper ou Pan Am Clipper.

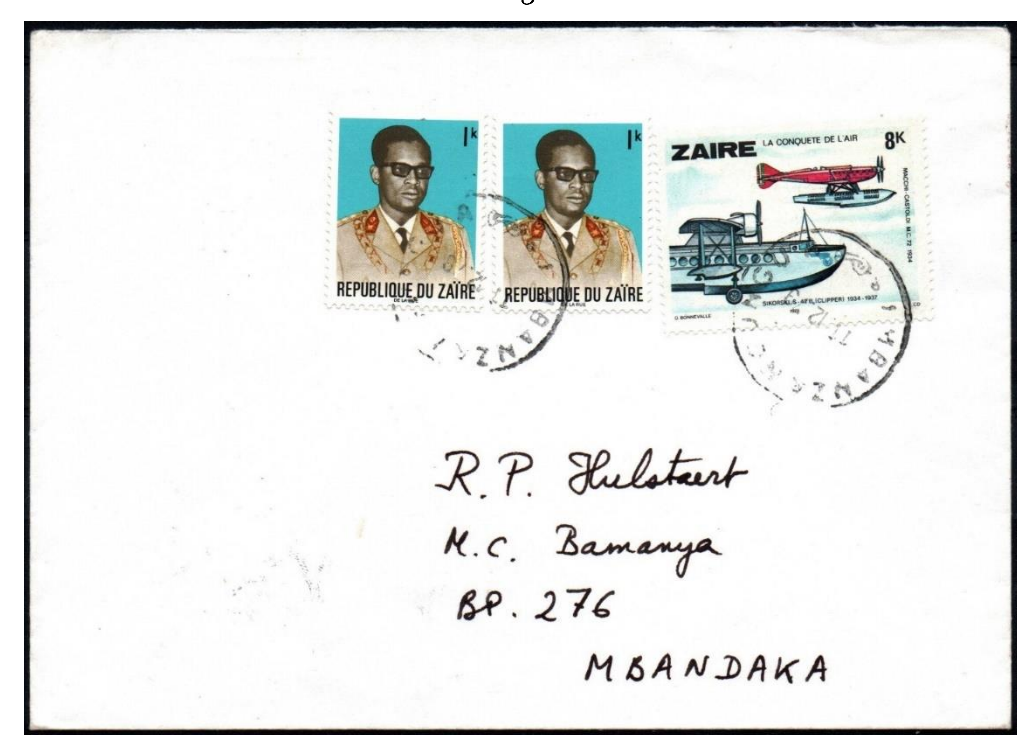
Pour la Pan American Airways, un total de 10 S-42 ont été construits, fabriqués par la Vought-Sikorsky Aircraft Division de l'United Aircraft Corporation à Stratford (Connecticut). Le prototype effectua son premier vol le 30 mars 1934.

En 1938 et 1939, ce type d'hydravion était le seul connu à se poser dans le lagon du récif de Kingman sur son trajet entre Hawaii et les Samoa américaines, le ravitaillement et l'hébergement des passagers sur ce récif inhabité était assuré par le navire SS North Wind.

Tous le Sikorsky S-42 ont été soit mis au rebut soit détruits dans des accidents.

S-42B
Appareil de production avec des améliorations aérodynamiques, hélices Hamilton Standard à pas fixe et amélioration de 2 000 lb (907 kg) de la masse maximale au décollage, trois construits :
NC 16734, NC 16735, NC 16736.





Lettre expédiée par avion de Mbanza Ngungu le 11 décembre 1979 à destination de Mbandaka où elle parvint le 2 janvier 1980.

Tarif du 01.01.79 : lettre en service intérieure à 10 k / 20gr.

Affranchissement : 8 k – Histoire de l'Aviation + 1 k Mobutu (2x).



- 1960 Boeing 707
- 1935 Premier vol regulair Brussels-Kinshasa Fokker FVII

De par le Monde et une tradition africaine

De 1946 à sa déclaration de faillite, la compagnie nationale belge n'a cessé d'étendre son réseau sur les quatre continents, avec un accent particulier sur les liaisons africaines (Léopoldville-Kinshasa, Dakar, Entebbe, Douala, Kano, etc.) qui ont constitué sa marque de référence et une part très importante de son marché en plus de la ligne Bruxelles-New-York.
L'Asie restera toujours le maillon faible du réseau.
À part Tokyo et l'Inde la compagnie n'a pas développé de réseau sur ce continent.

Comores, les Comoriens de Madagascar furent rapatriés par la compagnie belge après des émeutes à Majunga en 1976.

Lors de la création de Sabena, la compagnie aérienne était en partie financée par des Belges de la colonie du **Congo belge** qui avaient perdu leur service aérien, une compagnie expérimentale de passagers et de fret (**LARA**) entre **Léopoldville**, **Lisala** et **Stanleyville** un an plus tôt.
Ils attendaient de la nouvelle compagnie aérienne nationale belge qu'elle comble cette lacune.

Le 12 février 1925, la Sabena est la pionnière d'une longue traversée de l'Afrique jusqu'à **Léopoldville**, capitale du Congo belge.
Tout au long de son histoire, Sabena avait une longue tradition de desserte des destinations africaines et pendant longtemps, ce furent les seules routes rentables desservies par la compagnie aérienne.

Sabena a utilisé des avions terrestres pour ses opérations au Congo et un programme de construction d'aérodromes a été lancé au Congo.
Cela a été terminé en 1926 et Sabena a immédiatement commencé des vols au sein de la colonie belge, la route principale étant **Boma - Léopoldville - Élisabethville**, une route de 2 288 km (1 422 mi) au-dessus de la jungle dense.

Tout d'abord, les vols ont été opérés avec des De Havilland DH.50, bien que ceux-ci aient été rapidement remplacés par le plus grand Handley Page W.8f qui avait trois moteurs et offrait dix sièges.

En 1931, la flotte de Sabena, y compris les avions utilisés sur le réseau du Congo, totalisait 43 appareils. Son type principal était le Fokker F.VII B avec un nombre moindre de plus petits Fokker VIIA et 14 types Handley-Page. Il a également piloté des avions britanniques Westland Wessex.

Il a parfois volé vers l'Afrique tropicale, la colonie belge du Congo, mais la plupart de ces avions ont été expédiés. Il n'y avait pas encore de vol direct entre la Belgique et la colonie.
Au fur et à mesure que les années 1930 progressaient, la Sabena a coopéré avec Air France et Deutsche Lufthansa, qui avaient également des intérêts dans des liaisons vers des destinations à travers l'Afrique.

Le **premier vol long-courrier** de Sabena vers le Congo a eu lieu le **12 février 1935** et a duré cinq jours et demi, pour lesquels Sabena a utilisé un avion Fokker F-VII/3m.
L'année suivante, Sabena achète l'avion de ligne Savoia-Marchetti SM.73.
Avec une vitesse de 300 km/h (200 mph), il a réduit le temps de trajet à seulement quatre jours, et le service Sabena a fonctionné une semaine sur deux avec un service d’Air Afrique.

Le Fokker F.VII est un petit avion de ligne produit par la compagnie néerlandaise Fokker dans les années 1920.
Il est également produit sous licence par d'autres sociétés (notamment la filiale américaine de Fokker, Atlantic Aircraft).
La conception expérimentale (datant de 1924) présente un monoplan monomoteur. Fokker ajoute deux moteurs afin de pouvoir concourir au Ford National Reliability Air Tour de 1925 que l'avion remporte.
Par la suite, les différentes versions - F.VIIa/3m, F.VIIb/3m et F.10 - sont toutes équipées de trois moteurs et deviennent connues sous le nom de Fokker Trimotor.

Pouvant transporter de 8 à 12 passagers, le F.VII est choisi par plusieurs compagnies aériennes pionnières, en Europe et en Amérique.
Avec son concurrent le Ford Trimotor, il domine le marché américain vers la fin des années 1920.
Cependant, l’accident du vol 599 TWA (en) qui coûte la vie à Knute Rockne (entraîneur d’une équipe de football américain) met un terme à cet état de grâce.
L’enquête qui suit révèle des problèmes dans la conception en contre-plaqué de l’appareil, et conduit à la fin de son exploitation commerciale en 1931 et à l’avènement des avions entièrement en métal comme le Boeing 247 et le Douglas DC-22.



Lettre expédiée par avion de Kananga 1 D le 16 mars 1983 à destination de Kinshasa-Gombe E où elle parvint le 8 avril.

Tarif du 17.08.81 : lettre en service intérieur à 1 Z (20gr) = 100 k
Affranchissement : 10 k – Histoire de l'Aviation – 10x



- 1969 Véhicule Apollo XI-21-7-1969
- 1976 Concorde

Apollo 11 est une mission du programme spatial américain Apollo au cours de laquelle, pour la première fois, des hommes se sont posés sur la Lune, le **lundi 21 juillet 1969**.
L'agence spatiale américaine, la NASA, remplit ainsi l'objectif fixé par le président John F. Kennedy en 1961 de poser un équipage sur la Lune avant la fin de la décennie 1960.

Il s'agissait de démontrer la supériorité des États-Unis sur l'Union soviétique qui avait été mise à mal par les succès soviétiques au début de l'ère spatiale dans le contexte de la guerre froide qui oppose alors ces deux pays.
Ce défi est lancé alors que la NASA n'a pas encore placé en orbite un seul astronaute.
Grâce à une mobilisation de moyens humains et financiers considérables, l'agence spatiale rattrape puis dépasse le programme spatial soviétique.

Apollo 11 est l'aboutissement d'une série de missions qui permettent la mise au point des techniques spatiales nécessaires, des vaisseaux spatiaux et d'un lanceur géant ainsi que la reconnaissance des sites d'atterrissage sur la Lune.
C'est la **troisième mission avec équipage** à se placer sur une orbite lunaire après Apollo 8 et Apollo 10.
Le vaisseau spatial emportant l'équipage est lancé depuis le Centre spatial Kennedy le 16 juillet 1969 par la fusée géante Saturn V développée pour ce programme.
Elle emporte un équipage composé de Neil Armstrong, commandant de la mission et pilote du module lunaire, d'Edwin « Buzz » Aldrin, qui accompagne Armstrong sur le sol lunaire, et de Michael Collins, pilote du module de commande et de service qui restera en orbite lunaire. Armstrong et Aldrin, après un atterrissage comportant quelques péripéties, séjournent 21 heures et 36 minutes à la surface de la Lune et effectuent une sortie extravéhiculaire unique d'une durée de 2 heures et 31 minutes.
Après avoir redécollé et réalisé un rendez-vous en orbite lunaire avec le module de commande et de service, le vaisseau Apollo reprend le chemin de la Terre et amerrit sans incident dans l'océan Pacifique à l'issue d'une mission qui aura duré 8 jours, 3 heures et 18 minutes.

Au cours de cette mission, 21,7 kilogrammes de roche et de sol lunaire sont collectés et plusieurs instruments scientifiques sont installés sur la surface de notre satellite.
Bien que l'objectif scientifique d'Apollo 11 ait été limité par la durée du séjour sur la Lune et la capacité d'emport réduite des vaisseaux spatiaux utilisés, la mission fournit des résultats substantiels.
Son déroulement, en particulier les premiers pas sur la Lune filmés par une caméra vidéo et retransmis en direct, constituent un événement suivi sur toute la planète par des centaines de millions de personnes.

Le Concorde est un avion de ligne supersonique conçu conjointement par Sud-Aviation (devenue par la suite Aérospatiale) et British Aircraft Corporation (devenue ensuite British Aerospace), en service de 1976 à 2003 chez British Airways et Air France.

Sa vitesse de croisière est de Mach 2,02 à une altitude variant de 16 000 à 18 000 mètres, soit environ 2 145 km/h.
Doté d'une **aile delta** dite « gothique » et de turboréacteurs à postcombustion, développés d'abord pour le bombardier britannique Avro Vulcan, il fut le premier avion civil à être équipé de commandes de vol électriques analogiques.

Les vols commerciaux commencèrent en 1976 et prirent fin 27 ans plus tard, en 2003.
La forte consommation de carburant de l'appareil avait rendu son exploitation déficitaire.
Son déclin fut précipité par l'accident du vol 4590 d'Air France en juillet 2000, unique accident majeur d'un Concorde, qui entraîna la mort de 113 personnes.

Confiné à des liaisons survolant principalement les mers et océans, à cause du bang supersonique, peu apprécié des populations des villes et villages survolés et exploité par deux compagnies seulement, l'appareil ne fut produit qu'à vingt exemplaires, dont six non commerciaux pour essais et mise au point.
Cependant, il fut l'un des moteurs importants du développement technologique et stratégique européen, il eut en plus un fort impact culturel.
Avec le Tupolev Tu-144 (lequel n'a transporté des passagers que durant quelques mois), il fut le seul avion supersonique de transport de voyageurs à avoir été exploité pendant une assez longue période.

Lettre expédiée par avion de Kinshasa 7 le 28 juillet 1978 (erreur d'année = 1979) à destination de Bruxelles.

Tarif du 01.01.79 : lettre par avion vers l'Europe à 145 k (5gr).

Affranchissement à 150 k (5 k de trop) par 50 k – Histoire de l'Aviation – 3x





- 1971 Douglas DC 10
- BA Helicopter

Air Zaïre, appelée **Air Congo avant 1971**, était la compagnie aérienne nationale de la République démocratique du Congo.
La compagnie fut fondée en 1961 sous le nom d'Air Congo. Ses destinations étaient européennes et africaines.
La compagnie fit faillite en 1995.
Les Lignes aériennes congolaises (LAC) succédèrent à cette dernière comme la compagnie aérienne nationale, mais des problèmes administratifs, techniques et financiers (ex. inscription sur la Liste des compagnies aériennes qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne) interrompirent les activités opérationnelles en 2008.





En 1971, l'État congolais est rebaptisé Zaïre, et la compagnie devient Air Zaïre !
Deux ans, plus tard un Douglas DC-10 intègre la flotte et il sera bientôt suivi par un autre mis en ligne tous les deux également principalement sur l'Europe.

Seulement, à cette époque, les problèmes de trésorerie n'iront qu'en s'aggravant et Air Zaïre sera complètement réorganisée sans hélas que cela suffise à la sauver de la faillite en 1995.
Depuis l'État du Zaïre est redevenu le Congo ou plutôt la République Démocratique du Congo et s'est donné une autre compagnie aérienne, les **LAC** (**L**ignes **A**ériennes **C**ongolaises) mais cela c'est une autre histoire.





Lettre recommandée expédiée par avion de Mbanza-Ngungu le 20 novembre 1979 à destination de Bruxelles.

Tarif du 01.01.79 : lettre par avion vers l'Europe à 145 k (5gr) + recommandation à 150 k.

Affranchissement mixte (RDC / Zaire) à 295 k (correct) par 75 k – Histoire de l'Aviation + 100 k / 40s. Provisoires de 1977 (paire) + 20 k – An cinq du Nouveau régime (RDC 1970).

Etiquette de recommandation avec l'ancien nom du Congo Belge : THYSVILLE 1



- Dirigeable de Giffard



L'aérostat Giffard est le premier ballon dirigeable à hélice et gouvernail, expérimenté par Henri Giffard le 24 septembre 1852 de Paris à Élancourt (Seine-et-Oise, aujourd'hui Yvelines), parcourant 28 kilomètres.

- Hindenburg LZ 129

Le **LZ 129 Hindenburg**, construit par la firme allemande Zeppelin, est le plus grand dirigeable commercial jamais réalisé et affecté sur une ligne régulière Europe-États-Unis.



Le vol inaugural du LZ 129 Hindenburg a lieu le 4 mars 1936 à Friedrichshafen en Allemagne.
Après 14 mois de service actif, il est détruit par un incendie, le 6 mai 1937, lors de son atterrissage à Lakehurst dans le New Jersey.
Sa destruction est un événement médiatisé dans le monde entier qui met fin à l'aventure du transport transatlantique par dirigeable.

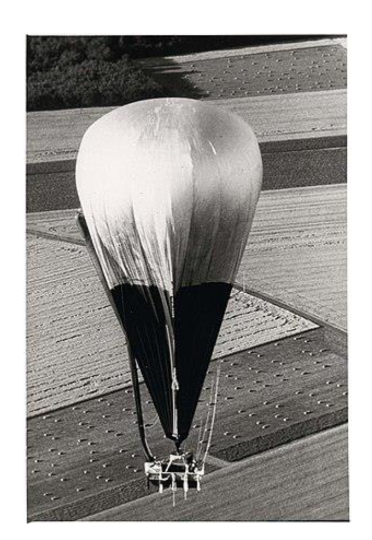


Paul von Hindenburg est un militaire et homme d'État allemand, né le 2 octobre 1847 à Posen et mort le 2 août 1934 au manoir de Neudeck.

Du fait de son prestige et de sa longévité, il joua un rôle important dans l'histoire de l'Allemagne.

Auréolé de son prestige militaire que la défaite de l'Empire allemand n'a pas affecté, le maréchal von Hindenburg est élu président du Reich à l'issue du scrutin présidentiel d'avril 1925; il succède au social-démocrate Friedrich Ebert, décédé dans l'exercice de ses fonctions.
Aisément réélu pour un second septennat, le président Hindenburg n'empêche cependant pas l'ascension politique d'Adolf Hitler, qu'il nomme chancelier du Reich.
Après sa mort en 1934, Hitler supprime la fonction de président du Reich et s'octroie tous les pouvoirs.

➢ Double Eagle II



Double Eagle II, piloté par Ben Abruzzo, Maxie Anderson et Larry Newman, est devenu le premier ballon à traverser l'océan Atlantique lorsqu'il a atterri le 17 août 1978 à Miserey près de Paris,137 heures 6 minutes après avoir quitté Presque Isle, Maine.

Il peut être considéré comme une traversée réussie au moment où le Double Eagle II a traversé les côtes irlandaises, dans la soirée du 16 août, un événement dont l'aéroport de Shannon a informé l'équipage quand cela s'est produit.

Newman avait initialement l'intention de glisser du ballon à un atterrissage, tandis qu'Anderson et les Abruzzes continuaient à voler, mais le deltaplane devait être largué comme ballast plus tôt le 16 août.

Alors qu'ils survolaient la France, ils ont appris par radio que les autorités avaient fermé l'aérodrome du Bourget, où Charles Lindbergh avait atterri, pour eux.

L'équipage a décliné l'offre car ils étaient à court de lest et il serait trop risqué (pour eux-mêmes et pour quiconque en dessous) de passer au-dessus de la banlieue parisienne.

Ils ont débarqué dans un champ d'orge, appartenant à Roger et Rachel Coquerel, à Miserey, à 60 mi (97 km) au nord-ouest de Paris.

Des images télévisées ont montré une autoroute à proximité, ses accotements et ses voies extérieures bondés de voitures arrêtées, des gens balayant le champ de la ferme jusqu'au lieu d'atterrissage.



La télécabine était protégée, mais la plupart des billes et des cartes ont été volées par des chasseurs de souvenirs.

Le vol, la quatorzième tentative connue, était l'aboutissement de plus d'un siècle de tentatives précédentes de traverser l'océan Atlantique en ballon.

Certaines des personnes qui l'avaient tenté n'ont jamais été retrouvées. Larry Newman a remporté un tirage au sort parmi les trois pour dormir dans le même lit à l'ambassade des États-Unis dans lequel Lindbergh dormait.

Les aérostiers britanniques Don Cameron et Christopher Davey ont fêté le trio lors d'une fête qui comprenait un ballon en forme de Double Eagle II.

Le trio et leurs épouses ont prévu de retourner aux États-Unis à bord du supersonique Concorde.

Lors de la traversée réussie, le voyage a été accueilli par Air France sans frais pour le trio et les conjoints.

En 1980 (le 13/12/1980), certains timbres de la série furent surchargés :

20e Anniversaire - Indépendance1960 - 1980







Lettre expédiée de Limete le 28 juillet 1981 à destination de Kinshasa 1. Mention « BP fermée » et retour via Kinshasa Gombe E le 8 septembre 1982 !

Tarif du 01.01.79 : lettre en service intérieur à 10 k/ 20gr.

Affranchissement par 10 k – 20e anniversaire de l'Indépendance.



Lettre expédiée par avion de Likasi 1 D le 22 octobre 1982 à destination de Bruxelles où elle parvint le 5 novembre (arrivée manuscrite).

Tarif du 17.08.81 : lettre vers l'Europe à 3 Z (5gr).

Affranchissement à 300 k (= 3 Z – correct) par 75 k – 20e anniversaire de l'Indépendance – 4x

19 février 1985, surcharge pour le 50e Anniversaire de l'inauguration du service régulier Sabena Bruxelles-Kinshasa

















Nouvelles valeurs : (1Z = 100 k et 1 k = 100s)

2.50 Z sur 30s (coefficient multiplicatif x833)
5 Z sur 5 k (x100)
6 Z sur 70s (x 857)
7.5 Z sur 1 k (x750)
8.50 Z sur 10 k (x85)
10 Z sur 8k (x125)
12.50 Z sur 75 k (x17)
30 Z sur 50 k (x60)
50 Z sur 5Z (x10)





Lettre expédiée par avion de Kinshasa 1 Y le 4 février 1988 à destination de la ville.

Tarif du 01.01.87 (empirique) : service intérieur à 10 Z (20gr).

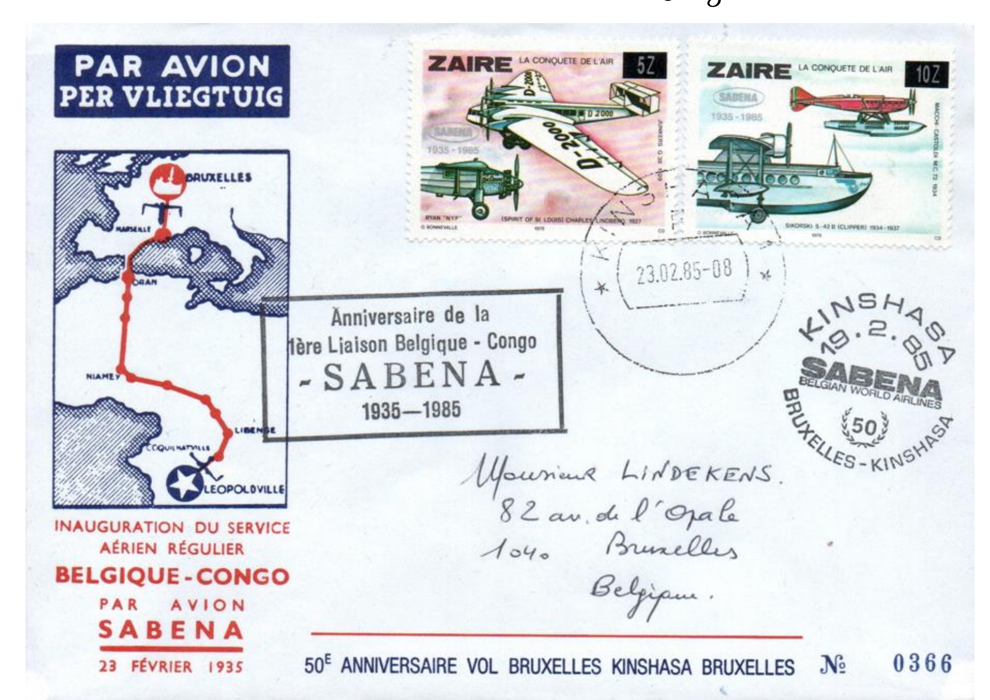
Affranchissement : 10 Z / 8k – 50 ans service SABENA – Bruxelles / Kinshasa.



Lettre expédiée par avion de Kinshasa Palais B le 10 mars 1986 à destination de Bruxelles via Kinshasa-Gombe D le 11 mars.

Tarif de fin 1985 (empirique) : lettre vers l'Europe à 25 Z (5gr).

Affranchissement à 25 Z (correct) par 10Z/8k + 6Z/70s + 8.50Z/10k – 50 ans service SABENA – Bruxelles / Kinshasa + 50k Locomotives surchargé « 20e anniversaire de l'Indépendance ».



First Flight Cover du 50e anniversaire de 1er vol SABENA – Bruxelles / Kinshasa – organisé par le CEPHIC (Cercle Philatélique de Kinshasa).

Lettre envoyée le 23 février 1935 de Kinshasa 1F à destination de Bruxelles.

Tarif du 15.08.84 : lettre internationale à 7.50 Z + surtaxe aérienne vers l'Europe à 7.5 Z/5gr.

Affranchissement à 15 Z (correct) par 5Z/5k + 10Z/8k - 50 ans service SABENA – Bruxelles / Kinshasa.



Lettre recommandée AR expédiée par avion de Kinshasa 10 B le 16 décembre 1985 à destination de Bruxelles.

Tarif de fin 1985 : lettre internationale à 25 Z (5gr) + 10 Z par 5 gr supplémentaire (8x) + recommandation à 7 Z + Avis de Réception AR à 20 Z = 132 Z.

Affranchissement à 135 Z (3Z de trop) par 5Z/5k + 50Z/5Z - 50 ans service SABENA – Bruxelles / Kinshasa + 80Z – Année mondiale des Communications (1984).

Ancienne griffe encadrée AVION du Congo Belge.



Surcharge 30.000.000 Z sur 1k (= 0.01 Z)
"conférence/Nationale/Souveraine/3 mars – 4 décembre/1991 - 1992"
NON EMIS

Courrier de Roget vers le Capitaine Coquilhat

Par Kenneth Goss

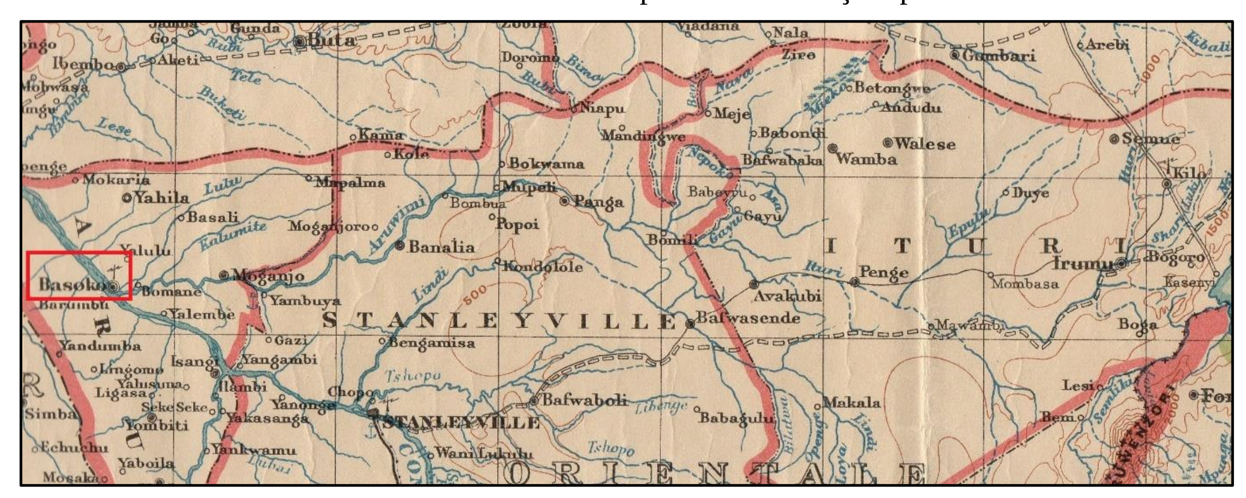
Entier postal Stibbe #3 écrit par le Cdt Roget et daté du 21 août 1889 (probablement à Basoko), annulé à Léopoldville le 6 septembre 1889 à destination du Capitaine Coquilhat, Rue de Brederode 7 à Bruxelles où elle parvint le 21 novembre via Léopoldville le 15 septembre et Banana le 27 septembre.





Texte : *« mon cher Commandant, je suis en bonne santé. J'espère de la vôtre est parfaite. Vous savez que je n'ai eu qu'un steamer, VanGele avait le « Stanley », VanKouk avait le « Roi des Belges » Je n'ai qu'une partie du personnel et du matériel. Ici beaucoup de besogne. J'ai vu aux Falls, Tippo absent – il est en Aruwimi à Bamidel (?). Il faudra que je tape dur. Amitiés ….à tous. Bien à vous. Roget*

BASOKO – et rivière ARUWIMI – divers postes commençant par « Ba » ou « Bo »



<u>Extraits de la « Biographie Coloniale Belge » :</u>

Camille-Aimé COQUILHAT, Vice-Gouverneur Général (Liège 15.10.1852 – Boma 23.03.1891)
Lors de son premier terme, il rejoint l'expédition Stanley dans le Haut Congo, atteignant Léopoldville le 6 novembre 1882 et rejoint le Capitaine Hanssens qui a repris la direction des opérations suite au retour en Europe de Stanley. Coquilhat informe Hanssens des vues du Comité d'Etudes qui comporte la création de stations à l'Equateur et chez les Bangalas. Avec le retour de Stanley au Congo, une grande expédition pour conquérir le « Haut Congo » s'organise à Léopoldville avec les Lt Coquilhat et Van Gele. Ceux-ci fondèrent le poste d'Equateurville (futur Coquilhatville – actuel Mbandaka).

Son second terme commence le 2 avril 1886 pour prendre le commandement des Bangalas avec comme base Iboko (poste qu'il a fondé lors de son premier terme). Il s'engagera dans la lutte contre les arabes qui ont attaqué et pris Stanley-Falls au début septembre 1886. Le Capitaine Coquilhat rentrera en Belgique le 18 décembre 1886 pour une longue convalescence, suite à un épuisement et une dysenterie aggravée contractée durant sa campagne contre les arabes.

Il ne repartira en Afrique qu'en avril 1890 pour un troisième terme. Le 1er décembre 1890, il est nommé Vice-Gouverneur Général, mais après onze mois d'un séjour particulièrement pénible, longue et épuisante lutte contre le mal qui le mine, Coquilhat succombe.

Léon ROGET, Major d'état-major (Bruxelles 21.06.1858, Bruxelles 04.02.1909)
Il débarque au Congo pour son 1er terme le 28 juin 1886 et est nommé Capitaine-Commandant de la Force Publique le 17 août 1886.

Son second terme commence à Boma le 15 mai 1889 en tant que commissaire de district de 1ère classe. Il fondera le poste de Basoko sur l'Aruwimi comme barrière contre les constantes incursions des traitants arabes. Au cours des années 1889 et 1890, Roget eut plusieurs fois l'occasion de disperser des convois d'esclaves ; il fonda plusieurs postes importants dont Ibembo, Djabir, etc…
Sa carrière coloniale se signalera par 3 faits marquants :

1) Organisation de la Force Publique dont il fut le premier commandant
2) Création du poste de BASOKO dont il fit un camp retranché modèle
3) Exploration des rivières Itimbiri et Uele où il gagna à l'influence de l'EIC, le puissant chef Djabir

Popocabacca / Popokabaka / Tumbu-Mani / Tumba-Mani

Par Philippe Lindekens sur base de la collection de Luc Selis

Tout ne nous semble pas encore avoir été écrit en ce qui concerne les premières oblitérations de l'Etat Indépendant du Congo et du Congo Belge de 1886 jusqu'au début des années 1920, avec l'apparition des nouveaux cachets à étoiles (au type 5 selon la Classification Hein & Keach).

Entre-autre sur base de la collection de Luc SELIS, nous allons commencer içi une analyse continue des problèmes restant à solutionner et faire évoluer ces chapitres au fil du temps de nos découvertes.

Nous commencerons par les oblitérations de POPOCABACCA - TUMBU-MANI - TUMBA-MANI ; trois oblitérations rares qui sont étroitement liées.

Dans le website www.congoposte.be , Charles Stockmans résume parfaitement la situation actuelle de nos connaissances :

***POPOCABACCA - (TUMBU-MANI - TUMBA-MANI) - POPOKABAKA** –*
Province de Léopoldville - district du Kwango - territoire de Popokabaka - 5°43' S, 16°35'

Première période
*Une sous-perception est ouverte à **POPOCABACCA** le **1er juillet 1896**.*

*Celle-ci a été transférée, 250 km à l'ouest, à **TUMBU-MANI** par arrêté du **25 novembre 1896** à une date à fixer par le Gouverneur Général.*
*Ce bureau prend la dénomination **TUMBA-MANI** le **25 janvier 1898**. La sous-perception a été supprimée le **28 octobre 1905**.*
L'ancien cachet "TUMBU-MANI" a continué à être utilisé jusqu'au 1er janvier 1900, date à laquelle le nouveau cachet est disponible.

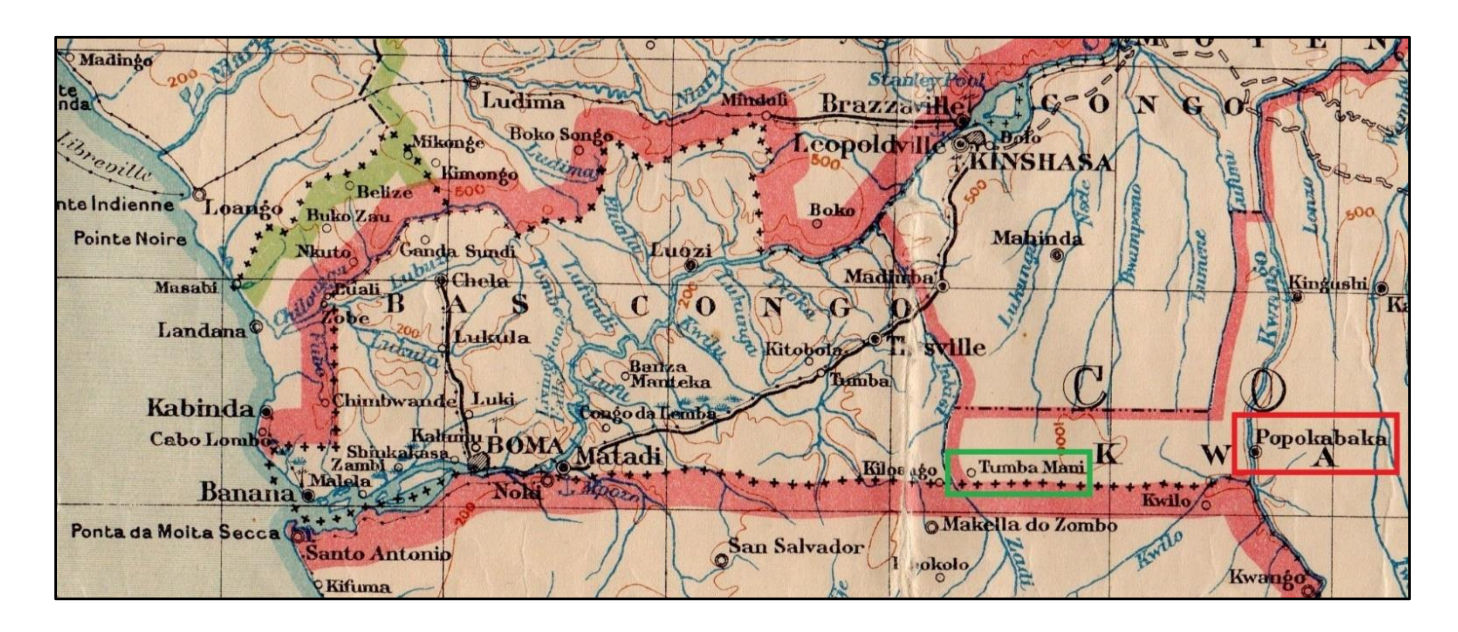
Deuxième période
*Une sous-perception est à nouveau créée à **POPOCABACCA** par arrêté du **25 janvier 1898**, à une date à fixer par le Gouverneur Général.*
*L'orthographe de la dénomination de la localité est modifiée le **15 juillet 1898** et devient **POPOKABAKA**. Ce bureau est transformé en bureau auxiliaire le 3 mars 1922. Il sera fermé le **1er août 1925**. Ce bureau relève de la perception de Matadi du 3 mars 1922 au 15 décembre 1922 et ensuite de celle de Thysville.*
Malgré la nouvelle dénomination de la localité l'ancien cachet a continué à être utilisé jusqu'au 1er janvier 1900, lorsque le nouveau cachet est disponible.

Question à résoudre :

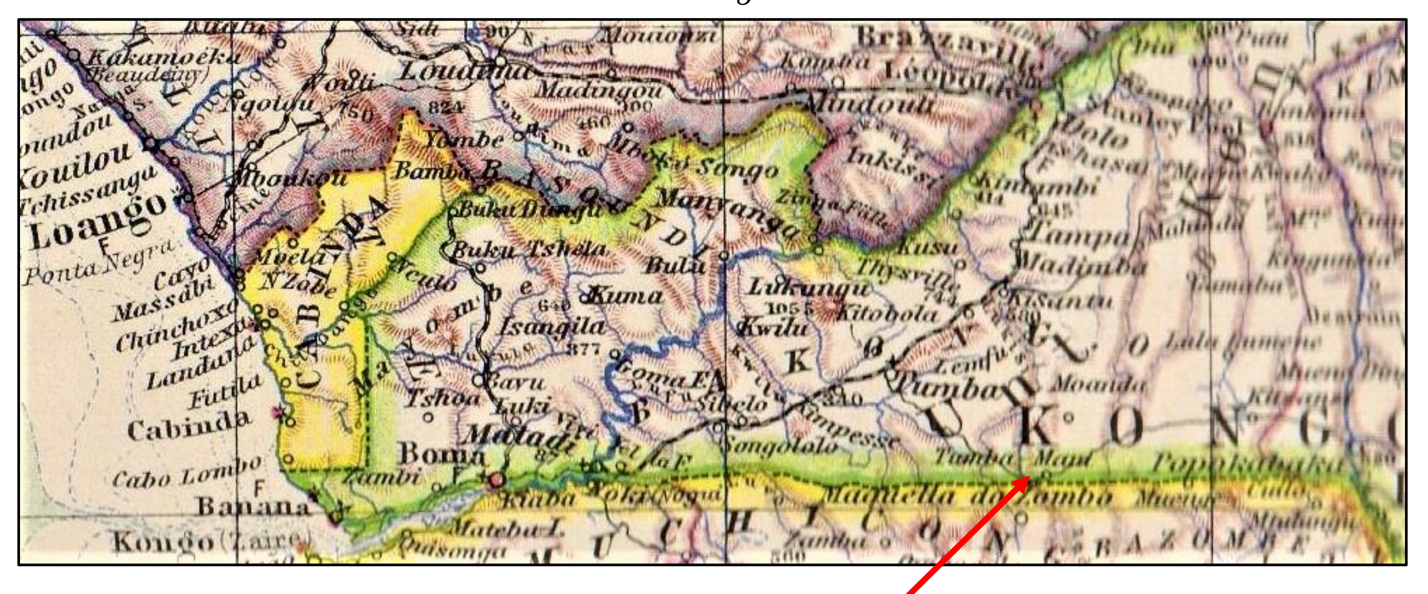
1) POPOCABACCA /1ère période : la Classification Heim & Keach signale une ouverture le 24 février 1896. **La question est de savoir s'il s'agit de la première date recensée comme oblitération ou d'une source différente ?** Celle de Mr. Charles Stockmans est certainement la date mentionnée dans l'arrêté d'ouverture.
2) POPOCABACCA /1ère période : l'arrêté du 25 novembre 1896 charge le Gouverneur de fixer la date de transfert du bureau de poste de Popocabacca à Tumbu-Mani. L'ordonnance fixant la date de ce transfert ne semble pas nous être parvenue. **Quelle est la date réelle du transfert ?** On trouve encore l'oblitération POPOCABACCA le 19 juillet 1898.

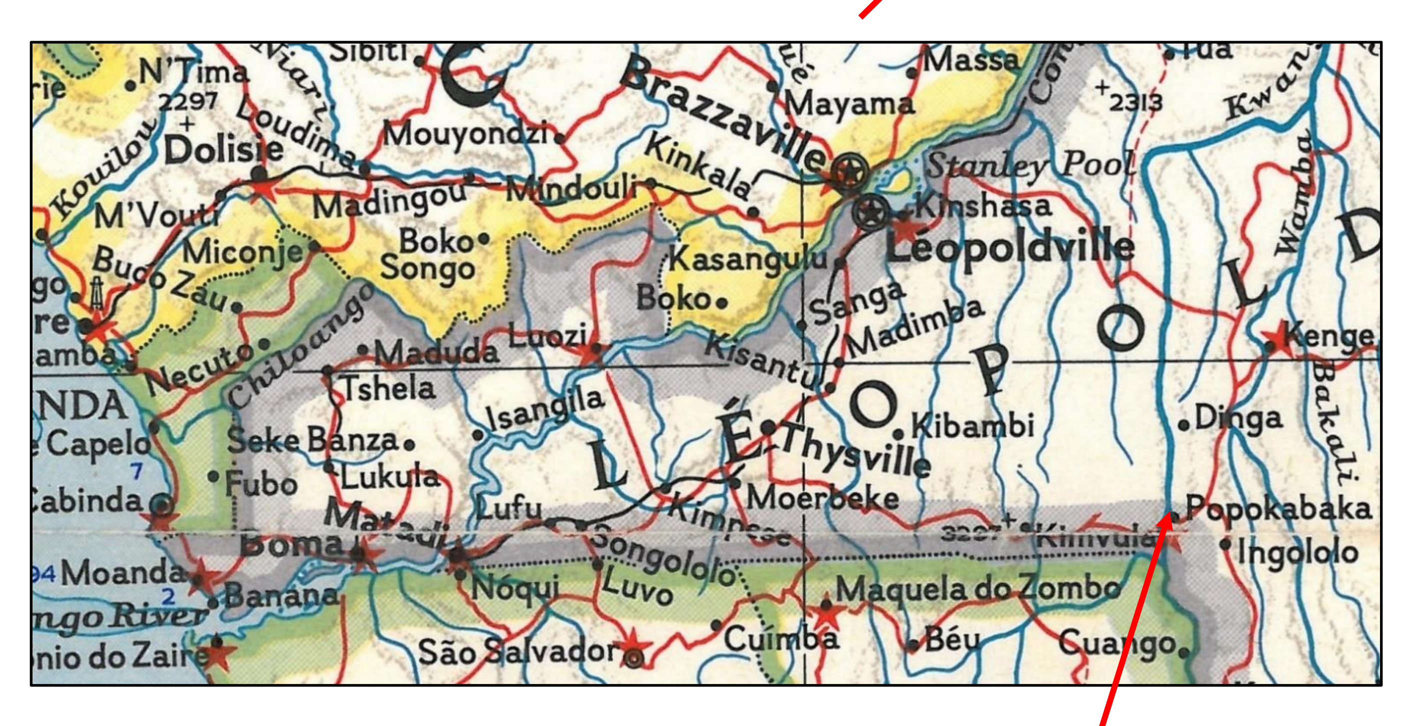
3) POPOCABACCA / 2ème période : l'arrêté du 25 janvier 1898 charge le Gouverneur de fixer la date de création de la sous-perception. L'ordonnance fixant la date de cette création ne semble pas nous être parvenue. **Quelle est la date réelle de la seconde ouverture ?**
4) Date les plus extrêmes recensées sur timbres ou sur documents (la plus ancienne / la plus récente) – en différenciant les types 1.1 & 1.2 ainsi que l'ordre de la date DMTY
    a. Popocabacca / 1ère période
    b. Popocabacca / 2ème période
    c. Popokabaka / 2ème période (date la plus ancienne)
    d. Tumbu-Mani
    e. Tumba-Mani

Voici plusieurs extraits de cartes géographiques avec les postes de POPOCABACCA & POPOKABAKA, ainsi que TUMBA-MANI. Nous n'avons pas encore trouvé de carte avec TUMBU-MANI. Si par chance vous possédez une carte géographique où on peut y voire le village de Tumbu-Mani, veuillez nous faire parvenir un scan qui sera placé dans le prochain bulletin. (le scan est à envoyer par email à l'adresse suivante Lindekens.bogaerts@skynet.be).






Loango
Kakamoëka
Kouilou
Tchissanga
Ponta Negra
Massabi
Chinchoxo
Landana
Cabinda
Cabo Lombo
Banana
Kongo (Zaire)
Loudima
Madingou
Mindouli
Brazzaville
Léopoldville
Yombe
Manyanga
Isangila
Lukungu
Kwilu
Thysville
Kitobola
Kisantu
Madimba
Inkissi
Tumba
Boma
Matadi
Zambi
Songololo
Moanda
Maquella do Zombo
Popokabaka
K O N G O


N'Tima
2297
Dolisie
Kouilou
Loudima
Mouyondzi
Mayama
Massa
Brazzaville
Kinkala
Stanley Pool
Kinshasa
Léopoldville
2313
Kwango
Wamba
M'Vouti
Madingou
Mindouli
Miconje
Buco Zau
Boko Songo
Kasangulu
Boko
Sanga
Madimba
Kisantu
Necuto
Chiloango
Maduda
Luozi
Tshela
Isangila
Kibambi
Thysville
Seke Banza
Fubo
Lukula
Lufu
Kimpese
Moerbeke
Matadi
Boma
Songololo
Nóqui
Luvo
Moanda
Banana
Congo River
Kimvula
Popokabaka
Ingololo
Dinga
Kenge
Bakali
Maquela do Zombo
São Salvador
Cuimba
Béu
Cuango
L É O P O L D


Mouionzi
Mayama
Dolosie
Kouilou
Brazzaville
M'Vouti
Loudima
Mindouli
Stanley Pool
Léopoldville
Loango
Boko Songo
Boko
Quamba
Kenge
Pte Noire
Ncuto
Madimba
Mokila
Luozi
Landana
Chéla
Gombe Lutete
Kingushi
CABINDA
(Angola)
Lukula
Thysville
Kouango
Cabinda
Kimpese
Lukala
Kimvula
Matadi
Boma
Popokabaka
Banana
Noqui
Kimpangu
Maquela do Zombo
Pta Padrão
Sto Antº do Zaire

Ci-dessous les données des observations et classifications pour les bureaux de Popocabacca, Popokabaka, Tumba-Mani et Tumbu-Mani par Heim & Keach.

POPOCABACCA	1.1-DMTY	208	311	* 96-9	a=7mm
S 24.2.96 (???)	1.1-TMDY			99	
C 25.11.96	1.2-DMTY	208	318	* 98	a=6.5mm
S 25.1.98					
C 15.7.98					
5°43 S, 16°35					

POPOKABAKA	1.1-DMTY	196	310	* 00, 06-10	b=9mm
S 15.7.98	1.1-MDTY			08-10	
A 3.3.22	1.1-DMtY			* 10-4	
C 1.8.25	1.1-DmtY			12	
S 15.7.40	1.1-tMDY/t			* 12-3	
	1.1-tDMY			* 13-7, 19, 22-3	
5°43 S, 16°35					
	1.2-DMTY	201	311	* 00-5, 10	b=8.5mm
	1.2-tDMY			16, 20	
	1.2-DMtY				
	1.2-MDTY			03, 10	

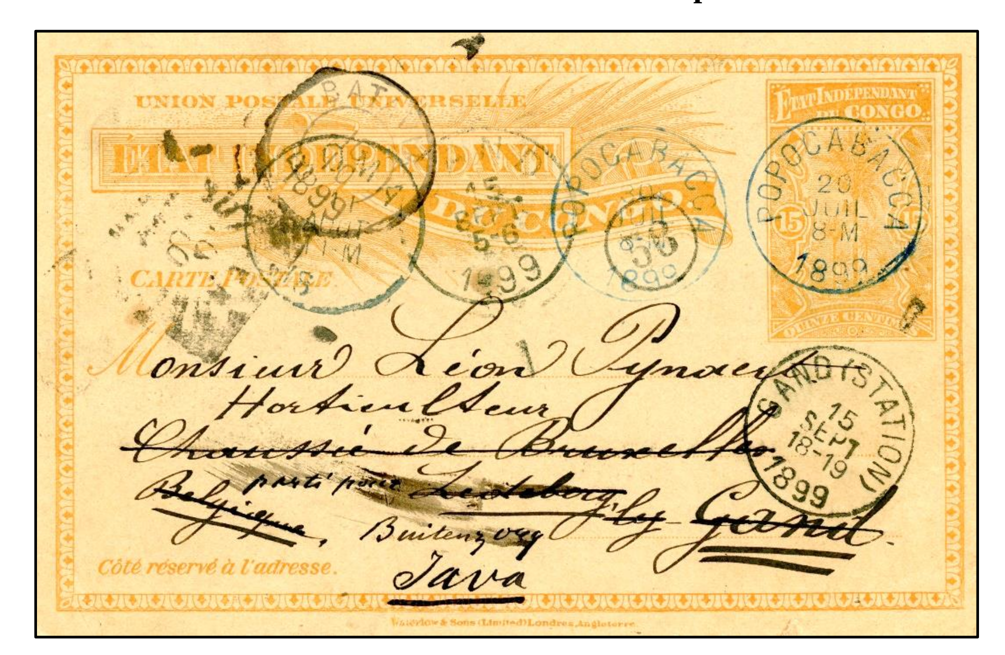
TUMBA-MANI	1.1-DMTY	179	300	* 00-5	
S 25.1.98					
C 5.12.05					
5°50 S, 15°22					

TUMBU-MANI	1.1-DMTY	213	314	* 97-9	a=6mm
S 25.11.96					
C 25.1.98	1.2-	202	306		a=7mm
5°50 S, 15°22					

Pour plus d'explications sur les méthodes d'identifications des oblitérations, nous vous invitons à consulter le livre de Heim & Keach sur les oblitérations du Congo Belge (1886-1960).

POPOCABACCA

2ème période



Entier expédié de Popocabacca le 20 juillet 1899 à destination de Gand où elle parvint le 15 septembre : il fut ensuite redirigé vers un village de Java via Batavia le 10 octobre.







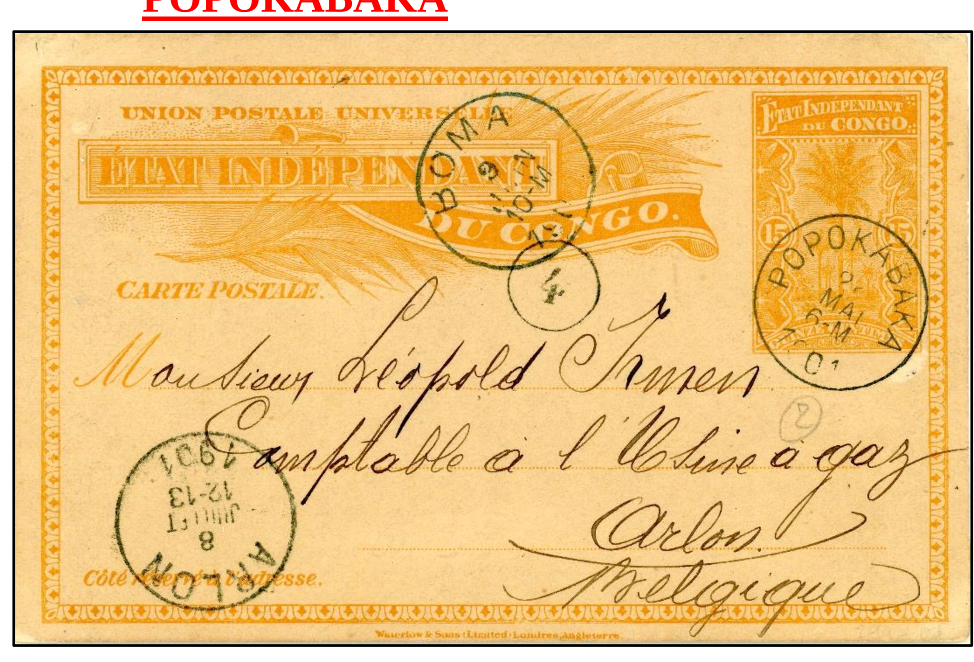


Divers exemples en 2ème période aux dates :

- 23 juin 1898
- 17 mai 1899
- 16 juillet 1899
- 13 juin 1899

POPOKABAKA

Entier expédié de Popokabaka le 22 mai 1901 à destination d'Arlon où elle parvint le 8 juillet vi Boma le 9 juin.









Autres exemples sur timbre :

- 1 septembre 190x (encre violette)
- 25 décembre 1900
- 6 août 1901
- 10 mai 1902

TUMBA-MANI



Entier de l'intérieur à destination du Sous-Percepteur des Postes à Popokabaka via Tumba-Mani le 8 février 1905.

Exemple sur timbres :

- 20 octobre 1901
- 6 novembre 190x (1902 ?)




TUMBU-MANI



Entier expédié de Tumbu-Mani le 20 octobre 1897 à destination de Liège où elle arriva le 27 novembre via Boma le 29 octobre.



Entier expédié de Tumbu-Mani le 28 décembre 189x à destination de Muene Dinga. Griffe encadrée DECEDE (sans dateur).

Autres exemples sur timbre :

- 1 septembre 1897
- 3 mars 189x
- 7 novembre 1897
- 30 mars 1897
- 6 août 189x





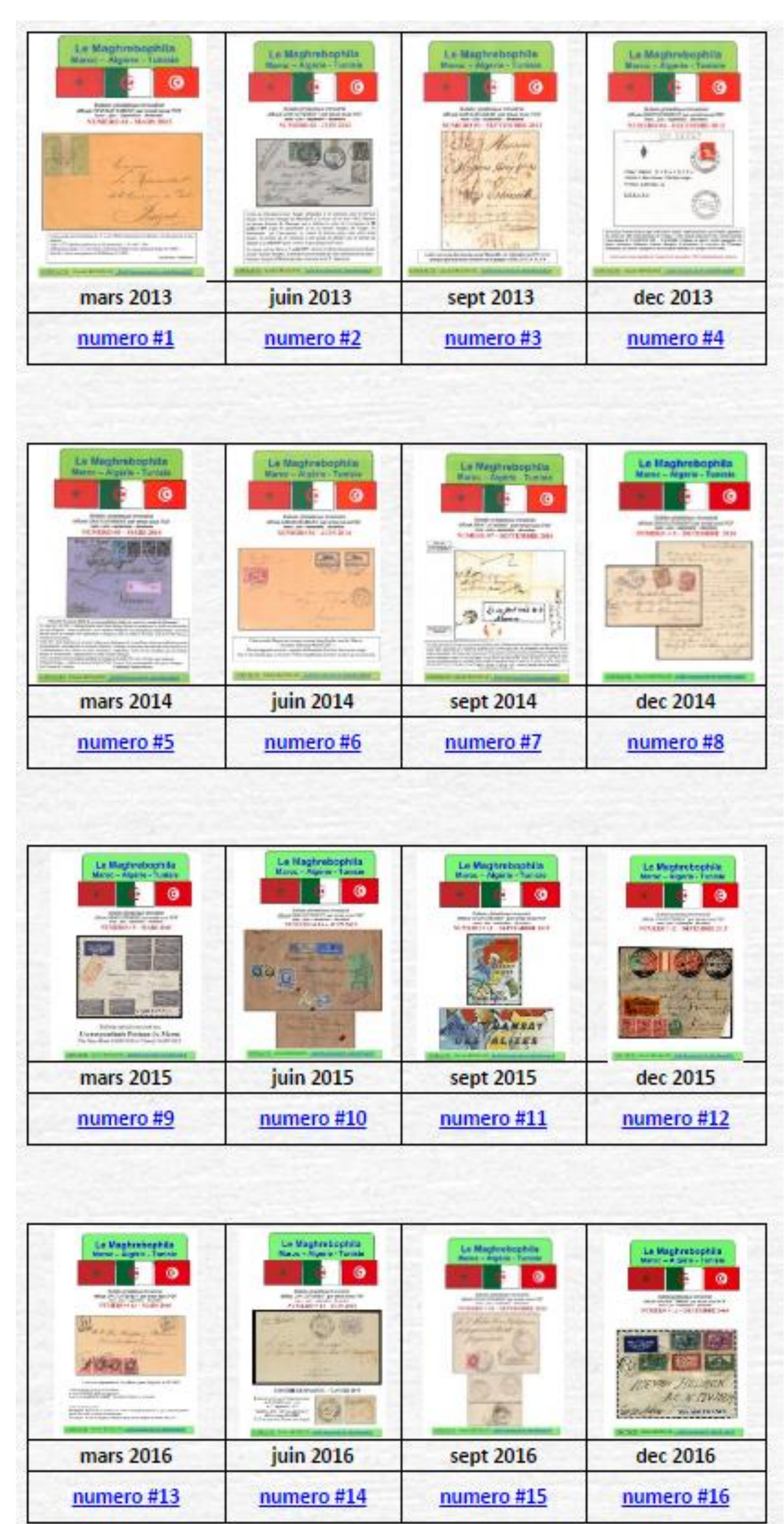






Nous vous demandons de nous envoyer des scans de vos courriers et timbres isolés annulés par ces oblitérations afin d'établir un relevé des dates extrêmes et répondre ainsi aux questions du début d'articles.

Disponible gratuitement sur/available free from:
http://www.philafrica.be/MAGHREBOPHILA/index.htm



mars 2013	juin 2013	sept 2013	dec 2013
numero #1	numero #2	numero #3	numero #4
mars 2014	juin 2014	sept 2014	dec 2014
numero #5	numero #6	numero #7	numero #8
mars 2015	juin 2015	sept 2015	dec 2015
numero #9	numero #10	numero #11	numero #12
mars 2016	juin 2016	sept 2016	dec 2016
numero #13	numero #14	numero #15	numero #16